UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

De la Responsabilité en cas de préparation et de passation de l'examen du permis de conduire les automobiles

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'acte public sur les matières ci-après sera présenté et soutenu le 20 Juin à 17 heures

PAR

Maurice CHOPLIN

JUGE SUPPLÉANT

JURY :

MM. TRASBOT, *Professeur, Président.*
LENOAN, *Professeur.*
PARIS, *Professeur.*

IMPRIMERIE PROVINCIALE DE L'OUEST
14, RUE DU PRÉ-BOTTÉ
RENNES

1939

De la Responsabilité

en cas de préparation et de passation de l'examen du permis de conduire les automobiles

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

De la Responsabilité en cas de préparation et de passation de l'examen du permis de conduire les automobiles

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'acte public sur les matières ci-après sera présenté et soutenu le 20 Juin à 17 heures

PAR

Maurice CHOPLIN

JUGE SUPPLÉANT

JURY :

MM. TRASBOT, *Professeur, Président.*
LENOAN, *Professeur.*
PARIS, *Professeur.*

IMPRIMERIE PROVINCIALE DE L'OUEST
14, RUE DU PRÉ-BOTTÉ
RENNES

1939

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542723_0006

INTRODUCTION

« Le roulage, si nous interrogeons les documents historiques de la législation, déclarait en 1851 le rapporteur d'un projet de loi sur la police du roulage [1], paraît n'avoir été soumis à aucune mesure restrictive avant 1724. Jusqu'à cette date, on est autorisé à penser, d'après le silence de la loi, que l'industrie des transports jouissait d'une liberté absolue et complète. »

Cependant, à cette époque où les moyens de locomotion se trouvaient encore à l'état rudimentaire, on n'avait nullement éprouvé la nécessité d'exiger des capacités spéciales pour la conduite des véhicules.

Il faut attendre la fin du XIX[e] siècle pour arriver au développement des modes de locomotion et, comme conséquence, au développement de la circulation. Ce siècle qui connut tour à tour les chemins de fer, la navigation à vapeur, les premiers modèles de cycles, voyait naître, dans ses dernières années, l'industrie des automobiles.

L'apparition et l'usage de ces véhicules, l'accroissement de leur nombre, les dangers que présentaient

(1) Rapport de M. Th. Ducos à la séance de l'Assemblée Législative du 1[er] avril 1851, sur le projet de loi présenté par M. Bineau, ministre des Travaux Publics (D. 1851-4-78)).

ces engins mus par une force aveugle, appelaient une réglementation nouvelle de leur mise en circulation. Les complications techniques de leur mouvement et de leur conduite exigeaient qu'on ne confiât pas celle-ci à des mains inexpertes ou inhabiles.

C'est ainsi que, dès 1893, une ordonnance du Préfet de Police de Paris, en date du 14 août, décidait que nul ne pourrait conduire un véhicule à moteur mécanique sans être porteur d'un certificat de capacité délivré par le Préfet de Police.

Cette mesure, spéciale au département de la Seine, devait être généralisée quelques années plus tard par le décret du 10 mars 1899 (*J. O.* du 14 avril 1899). Aux termes de l'article 11 de ce décret, « nul ne pourra conduire une automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable du Service des Mines ».

Ce certificat de capacité devait par la suite prendre le nom de permis de conduire.

Aujourd'hui donc, avant de se livrer seul à la conduite d'une automobile, le pilote doit avoir appris à conduire, et ses capacités ont dû être officiellement constatées. L'institution, cependant discutée, du permis de conduire répond à la nécessité de ne laisser que des personnes aptes et capables conduire sur la voie publique un véhicule aussi dangereux qu'une automobile.

Pour l'initier à cette conduite qui postule, à côté de connaissances générales sur la police de la circu-

---

(1) Rec. Min. des Trav. Publics 1893, p. 321.

lation, des connaissances exclusivement techniques, l'apprenti-pilote aura recours aux conseils et à l'expérience d'un moniteur. L'augmentation considérable du nombre des automobiles depuis un quart de siècle a d'ailleurs produit l'éclosion d'une nouvelle profession, celle de moniteur de conduite d'automobile. Très souvent aussi, l'apprentissage de cette conduite est compris dans les conditions de vente d'une automobile : le garagiste s'engage, en vendant une voiture à un client, à l'initier, de lui-même ou par l'intermédiaire de l'un de ses préposés, à la conduite de ladite voiture. Enfin, à côté de ces moniteurs intéressés, qui agissent moyennant rétribution, on trouve le professeur bénévole, inspiré par la seule complaisance.

Il y a donc tantôt contrat entre le moniteur professionnel et l'élève; tantôt, au contraire, il s'agit d'un acte de courtoisie en dehors de toute convention, si l'on admet toutefois que le fait de proposer ou d'accepter de rendre gratuitement un service à autrui n'engendre pas un contrat.

Un fait de nature délictuelle ou quasi-délictuelle — un accident ordinairement — survient au cours de la leçon de conduite. Qui doit être considéré comme responsable de cet accident causé par l'automobile ?

C'est là une question d'actualité qui n'est que l'un des multiples dérivés du problème général de la sécurité collective. Or, ce but de la sécurité collective sera précisément obtenu dans lespèce, d'une part par l'exigence d'une instruction très poussée des candidats au permis de conduire, et d'autre part par la nécessité d'assurer, en cas d'accident, une réparation facile et étendue à la victime. Le premier point

est surtout d'ordre technique. Le second point nous intéresse principalement.

Le problème eut pu être résolu par une disposition législative de nature à éviter les discussions et les incertitudes. Mais il n'en est rien, et, en l'absence d'une telle réglementation, la jurisprudence, faisant application des principes généraux de la responsabilité, a ébauché une théorie de ce cas particulier de responsabilité.

La difficulté provient ici de ce qu'il y a deux personnes auxquelles on peut songer comme responsables. Alors que dans beaucoup d'accidents d'automobiles la détermination du responsable est facile du fait qu'une seule personne participe à la conduite de la voiture, dans l'espèce, au contraire, une complication surgit du fait que deux personnes, le moniteur et l'élève, prennent à cette conduite une part plus ou moins active.

Mais l'étude de cette question de la responsabilité des accidents survenus au cours de la leçon de conduite postule l'étude d'une question connexe et très voisine. Voici l'élève qui, ayant tiré profit des leçons de son professeur, se trouve en état de conduire seul le véhicule. La loi le lui interdit néanmoins tant que son aptitude n'a pas été officiellement constatée. Il doit, avant de piloter seul une automobile, subir l'épreuve du permis de conduire. Normalement, il aura acquis à ce moment-là les connaissances et les réflexes suffisants pour la manœuvre du véhicule... Cependant, les accidents surviennent aux plus éprouvés. A plus forte raison, le novice n'en est-il pas exempt ! Si un accident se produit au cours de

l'examen du permis de conduire, qui, de l'examinateur ou du candidat, est responsable?

La responsabilité peut être civile ou pénale, suivant que le fait délictuel présente les caractères du délit ou quasi-délit civil ou ceux du délit pénal. Fréquemment d'ailleurs, le même fait présentera à la fois ces deux sortes de caractères et entraînera la responsabilité civile et la responsabilité pénale de son auteur.

Cette distinction entre la responsabilité civile et la responsabilité pénale servira de base fondamentale au plan de notre étude.

PREMIÈRE PARTIE

De la Responsabilité Civile

Il convient d'envisager ici une nouvelle distinction.

Le rôle du moniteur diffère de celui de l'examinateur. Le moniteur enseigne à l'élève inexpérimenté la manière de conduire une automobile. L'examinateur constate, vérifie l'aptitude, les connaissances acquises au cours des leçons de conduite par l'élève devenu candidat. Au cours de la leçon, l'élève est censé ignorer la conduite de l'automobile, puisque le but même de cette leçon est précisément de lui apprendre la façon de conduire. Il n'est qu'un instrument plus ou moins docile entre les mains du professeur.

Mais, lors de l'épreuve du permis de conduire, le candidat est supposé capable de piloter le véhicule. C'est lui — et lui seul — qui agit. L'examinateur laisse faire et apprécie.

Certaines décisions de jurisprudence ont cependant tenté d'assimiler l'examinateur au moniteur en ce qui concerne la responsabilité. Mais cette opinion n'était

pas soutenable. Et la jurisprudence est aujourd'hui définitivement fixée en ce sens qu'il existe entre la leçon de conduite d'automobile et l'examen du permis de conduire une différence de principe quant aux rôles du moniteur et de l'examinateur, de l'élève et du candidat, et quant à la charge de la responsabilité.

Il importe donc d'étudier, d'une part, la responsabilité des accidents survenus au cours d'une leçon de conduite d'automobile, et, d'autre part, la responsabilité des accidents survenus au cours de l'épreuve du permis de conduire.

TITRE PREMIER

De la responsabilité civile des accidents survenus au cours d'une leçon de conduite d'automobile

La victime peut être un tiers, étranger à l'usage de la voiture. C'est une hypothèse très fréquente. L'élève qui prend une leçon de conduite sur la voie publique heurte ou renverse un piéton, ou encore il entre en collision avec un cycliste ou un autre véhicule.

La victime peut être également l'élève, le moniteur eux-mêmes ou tout autre occupant de la voiture lorsque celle-ci, par suite d'un dérapage, d'une fausse manœuvre, se renverse ou heurte un obstacle.

Or, le principe de la responsabilité est-il toujours le même, quelle que soit la victime?

Non. Aux termes de la jurisprudence, les conditions de détermination du responsable et la nature juridique de la responsabilité varient suivant la personnalité de la victime.

Mais la question de responsabilité ne se pose pas seulement en matière d'accidents de personnes. Elle se pose également quand il n'y a que des dégâts matériels. Là encore, il importe d'envisager les dégâts causés à l'automobile elle-même et les dégâts causés à un objet complètement étranger à cette automobile.

CHAPITRE PREMIER

De la responsabilité civile des accidents causés à un tiers au cours de la leçon de conduite d'automobile

Il s'agit de rechercher qui, au regard de la victime, est responsable du dommage qu'elle a subi du fait de l'automobile. Est-ce le moniteur ou l'élève ? Et quelle est d'autre part la nature juridique de cette responsabilité ? S'agit-il de la responsabilité du fait personnel de l'article 1382 C. Civ. imposant à la victime demanderesse en dommages-intérêts la charge de prouver la faute du défendeur ? S'agit-il, au contraire, de la présomption de responsabilité du fait d'autrui ou du fait des choses qu'on a sous sa garde de l'article 1384 C. Civ. ?

Section I

EVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE RESPONSABILITE DU FAIT PERSONNEL ET PRESOMPTION DE RESPONSABILITE DU MONITEUR EN TANT QUE COMMETTANT DE L'ELEVE

On sait l'évolution de la doctrine et de la jurisprudence en matière de responsabilité depuis une quarantaine d'années. La fréquence des accidents du travail et la situation lamentable des ouvriers fut à l'origine du mouvement doctrinal en faveur de la responsabilité objective. Le § I de l'article 1384 C. Civ., qui pose le principe de la responsabilité du fait des choses qu'on a sous sa garde, prit une importance considérable, bien que, cependant, sa portée ne fût pas absolue. La jurisprudence ne l'appliquait, d'une part, qu'au dommage causé par les choses mobilières, et, d'autre part, elle distinguait le fait de l'homme et le fait de la chose. On écartait l'article 1384 pour revenir aux articles 1382 et 1383 quand la chose était placée sous l'action directe d'une personne : c'était le cas du dommage causé par une automobile en marche, actionnée, manœuvrée par un conducteur. Si, au contraire, il s'agissait d'une automobile abandonnée de son conducteur et occasionnant un accident — hypothèse beaucoup plus rare [1] —

(1) Cas d'une automobile en stationnement et qui, par suite de l'insuffisance du freinage et de la déclivité de la chaussée, se met en marche et occasionne un accident à un piéton ou des dégâts matériels à un mur, un magasin... ; cas du stationnement sur une voie publique, la nuit, d'une automobile non éclairée que vient heurter un autre usager de la route...

il y avait fait de la chose, et le gardien était présumé responsable aux termes de l'article 1384, § I, C. Civ.

Un arrêt de la Chambre Civile de la Cour de Cassation du 29 juillet 1924 [1] mit fin à cette distinction en décidant que le conducteur au volant d'une automobile était responsable à raison du fait d'une chose inanimée qu'il avait sous sa garde.

L'arrêt fit grand bruit, et la doctrine aussi bien que la jurisprudence des Cours d'Appel, cherchant une vaine distinction entre les choses dangereuses et les choses non dangereuses, hésitèrent à se rallier à une opinion qui bouleversait les principes jusqu'alors admis et dont les conséquences pratiques s'avéraient considérables. Un arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 [2] coupa court à ces hésitations. Aujourd'hui, aucun doute ne subsiste : le gardien d'une automobile, et, en général, de toute chose inanimée, est dans tous les cas présumé responsable du dommage causé par ladite chose, sans qu'il y ait à distinguer si celle-ci est ou non actionnée par la main de l'homme.

C'est précisément au lendemain de l'arrêt de 1924 que se posa devant la Cour de Rennes la question de la responsabilité en matière de leçon de conduite d'automobile [3].

---

(1) D. H. 1924-557.

(2) D. P. 1930-1-57. Note de M. Ripert. — S. 1930-1-121, note de M. P. Esmein.

(3) Rennes, 12 février 1925. D. H. 1925-437. — Gaz. Pal. 1925-1-490. — La question s'était déjà posée précédemment, mais devant des juridictions pénales et suivant des principes différents. Le moniteur et l'élève ayant été déclarés tous deux pénalement responsables, leur responsabilité civile était justifiée par leur condamnation pénale; elle résultait de leur faute personnelle prouvée et non de la présomption de responsabi-

La Cour de Rennes, si elle ne déclara pas le moniteur responsable en tant que gardien de la voiture [1], posa néanmoins le principe de sa responsabilité : Le moniteur, dit l'arrêt, doit diriger et surveiller la voiture qu'il accompagne; seul nanti du permis de conduire et devant connaître les difficultés du métier, les précautions à prendre et le choix du terrain, il lui appartient de diriger la marche normale de la voiture et de se substituer à l'élève si un danger se présente. Or, la faute, cause de sa responsabilité, résulte précisément de son inattention, de son manque de vigilance : en apercevant un cycliste et une personne ayant avec elle des enfants, il eut dû redoubler d'attention et même reprendre le volant des mains inhabiles de son élève. Tout au plus, sa responsabilité aurait-elle pu fléchir au cas de refus d'obéissance de l'apprenti-chauffeur, de résistance volontaire à ses instructions, ce qui, dans l'espèce, n'est pas démontré.

---

lité de l'article 1384. C. Civ. (Trib. Correct. Seine, 28 juin 1900 et 7 février 1902, cité par Imbrecq « l'Automobile devant la Justice » 1910, p. 15, et « Les litiges de l'automobile », p. 162. — Paris, 16 mars 1920. D. 1920-2-116 et Cass. Crim. 24 juillet 1920. D. 1921-1-30. — Gaz. Pal. 1920-2-521. — Cass. Crim. 25 nov. 1922. S. 1923-1-140. — D. P. 1924-1-175.

(1) Il faut prendre en considération, il est vrai, le contenu des conclusions soumises à la Cour par le demandeur. La jurisprudence estime, en effet, que le Juge, saisi d'une demande où sont seuls invoqués les articles 1382 et 1383 ne peut condamner le défendeur en se fondant sur l'article 1384 établissant une présomption de responsabilité du fait des choses ou d'autrui. En ce faisant le Juge « substitue à la demande dont il est saisi une autre demande sur laquelle aucune des parties n'avait conclu et n'avait été mise en demeure de s'expliquer. » Il statue *extra petita* (Civ. 27 juillet 1926. S. 1926-1-359. — Civ. 8 janvier et 25 mars 1924. D. 1924-1-48. — S. 1924-1-13. — Civ. 10 janvier 1928. Gaz. Pal. 1928-1-451. — Civ. 29 avril 1927. S. 1927-1-321).

En somme, il résulte de l'arrêt qui omet cependant de le déclarer expressément, que la responsabilité du moniteur est due à une faute personnelle prouvée, faute d'ailleurs inhérente à son rôle même de surveillance, à ses fonctions.

La Cour de Rennes eut pu s'en tenir là, si la question n'avait pas été plus compliquée : l'absence de faute à la charge de l'élève suffisait pour justifier sa mise hors de cause, et la preuve d'une faute personnelle du moniteur pour motiver la responsabilité de celui-ci. Mais la Cour va plus loin. S'agissant, en l'espèce, d'un maître, propriétaire d'une automobile, qui avait demandé à un garagiste de donner à son domestique des leçons de conduite, elle examine la nature des rapports existant entre le moniteur (garagiste) et l'élève (domestique). Les premiers juges avaient déclaré le maître et le domestique — qui avaient été assignés tous deux — conjointement et solidairement responsables, l'élève pour avoir commis une maladresse, le maître en tant que commettant de son domestique. La Cour de Rennes réforma cette décision et émit un avis différent.

Le moniteur, qui doit surveiller, diriger l'élève, déclare la Cour, est en principe responsable. Pendant la succession des leçons, le lien de droit établi entre le maître et le domestique ne subsiste pas, alors même que le maître retirerait du fait des nouvelles connaissances acquises par son domestique un profit quelconque. Sans abdiquer son autorité générale sur son domestique, le maître, pendant la durée des leçons, n'exerce plus aucune surveillance ni aucune autorité sur lui; il y a à ce moment déplacement de la responsabilité du maître sur la tête du moniteur.

Telle avait déjà été l'opinion émise, à propos d'une poursuite pénale, par un arrêt de la Cour de Paris du 16 mars 1920 [1], opinion confirmée par la Cour de Cassation qui rejeta le pourvoi formé contre le précédent arrêt [2]. Il s'agissait d'un maître qui s'était adressé à un spécialiste pour faire subir à son valet de chambre les épreuves nécessaires à la constatation de son aptitude à conduire une automobile. Le valet étant à ce moment sous l'autorité et la subordination de l'examinateur, alors qu'il n'était plus soumis à la direction, à la surveillance de son maître habituel, ce dernier devait être déchargé de toute responsabilité [3].

Est-ce à dire que le moniteur soit le commettant de l'élève, l'élève le préposé du moniteur? Car, pour décider qu'une personne est responsable du fait d'une autre, il faut que ce soit en vertu de l'une des qualités limitativement énumérées par le Code : parent, artisan, maître ou commettant.

Or, si l'on examine les termes employés par la Cour de Rennes, il semble bien que celle-ci ait regardé l'élève comme le préposé du moniteur :

« Considérant, dit l'arrêt, ...qu'il y a eu déplacement de responsabilité;

---

(1) *Précité*, p. 20.

(2) Ch. Crim. 24 juillet 1920. *Précité*, p. 20.

(3) Bien qu'il soit question dans cette espèce d'examen des capacités de conduite d'automobile, la jurisprudence a assimilé cette hypothèse à celle de la leçon de conduite. Il y a là une confusion d'autant plus regrettable que — ainsi que nous le verrons plus loin — la solution n'est pas la même dans les deux cas, le rôle de l'examinateur étant complètement différent de celui du moniteur. Peut-être cependant cette décision s'explique-t-elle par la conception très élastique que l'on avait, à l'époque, de l'examen du permis de conduire.

« Considérant qu'il apparaît bien que la dame des N..., en s'adressant à un spécialiste et en le chargeant de donner des leçons à son domestique afin d'en faire un chauffeur, avait entendu dégager sa responsabilité civile et la laisser entière entre les mains du garagiste qu'elle avait choisi et payé à cet effet et qui devenait maître occasionnel, ayant accepté ses fonctions... »

L'expression « maître occasionnel » paraît ne laisser aucun doute sur la nature juridique du rapport qui lie le moniteur à l'élève. Le moniteur serait ainsi responsable du fait de l'élève, aux termes de l'article 1384, § III, d'après lequel « les maîtres et les commettants sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles il les ont employés. »

Cette opinion — qui, dans l'espèce, n'a que la valeur d'un principe puisque l'élève n'avait commis aucune faute — prend tout son intérêt au cas où le dommage résulte en tout ou partie du fait de l'élève lui-même. La victime pourra assigner directement le moniteur en tant que civilement responsable du dommage causé par son élève, en invoquant la présomption de responsabilité de l'article 1384 § III C. Civ.

Ce n'est pas à dire que, même dans cette hypothèse, la victime soit déchargée de toute preuve. Elle aura à prouver la faute de l'élève, car, bien qu'il n'y soit fait aucune allusion dans la loi, l'exigence de la faute du préposé ne fait aucun doute: le maître ou commettant n'est responsable qu'autant que son domestique ou préposé est en faute[1], et qu'il existe entre cette

(1) Il n'en serait autrement qu'au cas où le préposé, par application des principes généraux, serait lui-même présumé

faute et le fait du dommage un rapport de cause à effet.

Il appartient donc au demandeur de prouver tout d'abord que le dommage est dû à la faute du préposé, et ce n'est qu'une fois cette preuve administrée que peut jouer la présomption de responsabilité civile du commettant, présomption qui, remarquons-le, n'a pas pour effet d'exonérer de toute responsabilité le préposé auteur du dommage. Il n'y a que substitution de responsabilité et non exonération; la présomption est établie, en effet, en faveur de la victime, et non en faveur du préposé. Ce dernier étant souvent insolvable ou non assuré, la loi a voulu garantir une indemnisation efficace à la victime en lui ménageant un recours contre le commettant de l'auteur de l'accident. Si d'ailleurs le commettant a été seul assigné et condamné, il n'en a pas moins un recours contre le préposé qui, évidemment, ne vaudra que dans la mesure de la solvabilité de ce dernier. Mais la victime sera bien inspirée et prudente en assignant à la fois le commettant et le préposé, c'est-à-dire, dans l'hypothèse où l'on considérerait l'élève comme le préposé du moniteur, à la fois le moniteur et l'élève.

Cette conception, qui fait du moniteur le maître ou commettant de l'élève, ne paraît pas à l'abri de toute critique.

Qu'est-ce qu'un commettant ? Qu'est-ce qu'un préposé ? [1]

---

en faute. La victime pourrait alors se prévaloir de cette présomption de faute contre le commettant.

(1) V. R. Garnier : *De la notion de préposé mettant en jeu la responsabilité des maîtres et commettants.* Thèse Rennes, 1927. — J. Flour : *Les rapports de commettant à préposé dans l'art. 1384.* C. Civ. Thèse Caen 1933.

« Est commettant, au sens de l'article 1384 C. Civ., déclare la Cour de Cassation dans de nombreux arrêts [1], celui qui, faisant appel pour son compte et profits personnels aux services d'une autre personne, a le droit de lui donner des ordres et des instructions sur la manière de remplir les fonctions qu'il lui a confiées. » Donc, idée de choix, de surveillance, d'autorité. Aux termes de décisions plus récentes [2], « la responsabilité civile du commettant procède surtout d'un rapport de subordination consistant dans le droit du commettant de faire acte d'autorité en donnant lui-même au préposé des ordres ou des instructions sur la manière de remplir, à titre temporaire ou permanent, avec ou sans rémunération, même en l'absence de tout louage de services, l'emploi qui lui est confié pour un temps et un objet déterminés, quelle que soit d'ailleurs la condition sociale des parties. »

Le moniteur répond-il à cette notion ? Nous ne le pensons pas.

S'il est exact que le moniteur, de par son rôle, a le droit ou plutôt le devoir de donner à l'élève des ordres ou, plus exactement, des conseils et des instructions, s'il est exact en outre qu'il a sur lui un devoir de surveillance, il est déjà beaucoup plus douteux de prétendre que le moniteur a le choix de son élève. C'est plutôt l'élève qui choisit son moniteur !

---

(1) Crim. 30 oct. 1902. S. 1902-1-544. — Crim. 21 juillet 1898. D. 99-1-125. — S. 1900-1-56. — Civ. 5 janvier 1891. S. 92-1-247. — Crim. 8 mai 1908. Gaz. Pal. 1908-1-696. — Req. 7 nov. 1910. D. 1912-1-322.

(2) Paris 14 mars 1930. D. P. 1930-2-115 note de M. A. Besson. — Paris, 18 juillet 1930. Gaz. Pal. 1930-2-674. — 25 juillet 1931. D. H. 1931-528.

De plus, à côté de ces éléments de subordination, de surveillance et de choix, les notions de commettant et de préposé impliquent une idée de pouvoir pour autrui. Le préposé remplit une fonction, un emploi que lui a confié le commettant, il agit pour le compte et le profit personnels du commettant. Or, peut-on dire qu'au moment de la leçon l'élève agit pour le moniteur, dans son intérêt, qu'il remplit pour son compte une véritable fonction ? L'inverse serait plus admissible. Tandis que le commettant profite — le plus souvent moyennant rémunération — des services de son préposé, ici c'est l'élève, que l'on voudrait considérer comme préposé, qui profite des services de son moniteur, considéré comme commettant, et moyennant rémunération si ce dernier est un professionnel.

Cette conception qui voit dans l'élève un préposé du moniteur n'est d'ailleurs qu'une manifestation de la tendance générale de la jurisprudence vers une extension très large des notions de commettant et de préposé. Nombreux sont les arrêts qui considèrent comme le préposé du propriétaire d'une automobile celui à qui il confie le volant, que ce soit un ami [1], un beau-frère [2], une concubine [3], un fils majeur [4].

Se fondant sur cette idée que la présomption de responsabilité du fait d'autrui a été édictée en faveur des victimes en vue de les garantir contre une insolvabilité éventuelle de l'auteur de l'accident, la juris-

(1) Req. 1er mai 1930. D. P. 1930-1-137. — 15 juillet 1930. D. H. 1930-458.
(2) Crim., 14 déc. 1928. D. H. 1928-36.
(3) Crim., 6 mars 1931. Gaz. Pal. 1931-1-537.
(4) Paris 14 mars 1930. D. P. 1930-2-115. Note de M. A. Besson.

prudence a poussé très loin la comparaison. Elle n'a pas craint de frapper le commettant, estimant que celui-ci avait dans l'assurance un moyen de contre-balancer sa responsabilité. Il sera d'ailleurs intéressant de voir (*infrà* p. 53) comment la jurisprudence, dans le but de protéger les victimes d'accidents causés lors d'une leçon de conduite d'automobile, a compris l'interprétation d'une certaine clause de déchéance généralement insérée dans les polices d'assurance.

Section II

JURISPRUDENCE ACTUELLE
RESPONSABILITE DU GARDIEN DE L'AUTOMOBILE
DETERMINATION DU GARDIEN

Il a été question précédemment de « garde de la chose » (*suprà* p. 18 et 19). Or, point n'était besoin, semble-t-il, au cas où une automobile était conduite par un ami ou un parent, de faire appel aux notions de commettant et de préposé pour rendre responsable le propriétaire de la voiture. Il eut suffi de dire que le propriétaire de l'automobile en était resté le gardien. Le propriétaire de l'automobile eut été présumé responsable de l'accident causé par son automobile, non plus en tant que commettant de son ami ou de son fils, mais en tant que gardien de sa voiture.

C'est en s'inspirant de cette idée de garde que la Chambre des Requêtes, dans un arrêt du 16 décembre 1929 [1], a déclaré que la femme mariée, propriétaire

(1) D. P. 1931-1-49.

d'une automobile, qui en délègue de façon permanente la conduite à son mari, répond cependant des accidents que celui-ci peut causer. Elle continue à assumer la garde de son automobile, et c'est cette qualité de gardienne qui lui vaut d'être responsable. Il n'était pas possible de faire appel ici aux notions de commettant et de préposé; le mari ne pouvait, dans la circonstance, être considéré comme le préposé de sa femme.

Il convient de remarquer dès maintenant que cette évolution de la conception du responsable n'offre pas seulement un pur intérêt doctrinal. Il existe également des intérêts pratiques à dire qu'un individu est responsable en tant que commettant ou qu'il l'est en qualité de gardien.

Il y a tout d'abord un intérêt de procédure. Si c'est le commettant qui est responsable, il faudra l'assigner en vertu de l'article 1384 § III C. Civ. Si c'est le gardien, ce sera en vertu de l'article 1384 § I.

Un second intérêt a trait à la chose jugée [1] : après l'acquittement du préposé par la juridiction pénale, le gardien pourra toujours être condamné civilement, alors que le commettant pourra être déclaré irresponsable puisque le préposé acquitté n'a commis aucune faute [2]. La responsabilité du commettant, en effet, ne peut être retenue que dans la mesure où son préposé est en faute.

---

(1) Cf. article de M. Perraud-Charmantier au Rép. Commaille, mars 1938, p. 59.

(2) Req. 12 janvier 1927. Rép. Commaille, mai 1927-6396. — S. 1927-1-129. Note de M. H. Mazeaud. — Rabat, 29 avril 1930. Gaz. Trib. Maroc, 21 juin 1930.

Un autre intérêt est à envisager quand le préposé a agi en dehors de ses fonctions. Si le commettant est gardien, cette circonstance n'est en rien exonératoire pour lui. Il en va autrement s'il n'a que la seule qualité de commettant.

Il y a enfin un intérêt de preuve. Que la responsabilité incombe au commettant ou qu'elle incombe au gardien, dans les deux cas la victime est dispensée de la preuve de sa faute. Mais, si l'on envisage le responsable en qualité de commettant, la victime doit au moins prouver la faute du préposé, puisque le commettant n'est responsable qu'autant que son préposé a commis une faute. Si, au contraire, on envisage le responsable en tant que gardien, la situation de la victime se trouve singulièrement améliorée, elle n'a pas à faire cette preuve : il n'y a pas ici intervention du préposé, le gardien est directement présumé responsable du fait de la chose [1].

Or, pourquoi recourir à cette notion de commettant afin de déterminer le responsable en matière de leçon de conduite d'automobile ? Ne pourrait-on pas dire que le responsable est le gardien de la voiture ? La garde serait le critérium de la responsabilité.

Seulement la difficulté n'est que déplacée, et la question se pose de savoir qui peut être considéré comme gardien de l'automobile.

La notion de garde a, depuis une quinzaine d'années, donné lieu à de nombreuses discussions, discussions qui se poursuivent encore.

---

(1) V. article de M. A. Besson. D. H. 1930. Chronique, p. 33.

D'après M. Savatier [1], le gardien d'une automobile n'est pas en principe celui qui la conduit : tout au plus ce dernier peut-il en avoir la garde matérielle. Mais le gardien juridique et responsable, c'est en principe le propriétaire, à moins qu'il ne se soit déchargé de cette garde sur un tiers indépendant, autonome, et dans l'intérêt de celui-ci. C'est l'idée que celui-là qui profite de l'automobile en est le gardien. Autrement dit, le profit est le critérium de la garde. Il importe donc, pour déterminer le gardien d'une automobile, de rechercher celui qui tire un profit de son usage [2]. Une difficulté peut surgir si plusieurs personnes sont susceptibles de tirer un profit de l'usage de l'automobile; il faut alors rechercher l'intention des parties : l'une d'elles, le propriétaire, a-t-elle entendu transférer la garde de la voiture; l'autre a-t-elle entendu en assumer la responsabilité ?

Telle est la théorie de la garde-profit. Dans cette théorie, on est responsable du fait des choses dont on a la garde, sans avoir commis de faute, parce qu'on profite économiquement de cette chose.

Pour MM. Mazeaud, Planiol, Ripert, Esmein [3], ce sont les notions de direction, d'autorité, de surveillance qui constituent le critérium de la garde : le gardien de la voiture est celui qui a sur elle un « pouvoir » de direction. Encore faut-il distinguer la garde matérielle de l'obligation de garde ou garde juridique. Le fait de perdre la détention d'une chose,

---

(1) V. note au D. P. 1931-1-49.

(2) V. dans le même sens Demogue : *Traité des Obligations.* T. V, n° 1128.

(3) Mazeaud : *Traité de la responsabilité.* T. II. N°s 1160 et suivants. — Planiol et Ripert : *Traité de Droit civil français.* T. VI par M. Esmein, n° 613.

c'est-à-dire la garde matérielle, ne saurait décharger de l'obligation de garde : bien au contraire, c'est lorsqu'il perd la détention de sa chose que le gardien engage sa responsabilité.

Fréquemment d'ailleurs, il n'y a aucune difficulté, la garde juridique et la garde matérielle se trouvant réunies sur la même tête : c'est le cas du propriétaire qui conduit son automobile, il a la garde juridique en tant que propriétaire et la garde matérielle en tant que conducteur.

La difficulté surgit quand il y a séparation des deux qualités de propriétaire et de détenteur. Comme M. Savatier dans la théorie de la garde-profit, MM. Mazeaud estiment qu'il s'agit là d'une question d'interprétation des volontés. Si un contrat est intervenu, la question de l'interprétation des parties ne souffre pas difficulté. Mais, en l'absence de contrat, il faut admettre que le gardien est celui qui a sur la chose un « pouvoir » de direction. « On peut affirmer, dit M. H. Mazeaud [1], que la garde juridique pèse à l'origine sur le propriétaire de la chose, car il a seul, à l'origine, un pouvoir juridique, un droit de direction sur la chose. Mais l'obligation de garde peut, en dehors de toute transmission de propriété, changer de titulaire. L'accord de volonté qui réalise ce transfert se décèle par la transmission du pouvoir juridique, du droit de commandement, de direction sur la chose. »

Quant à la jurisprudence, elle a admis pendant longtemps que la détermination du gardien, au sens de l'article 1384 § I C. Civ., n'était qu'une question

---

(1) V. note S. 1927-1-129.

de fait [1]. Des décisions plus récentes ont tenté de donner du gardien juridique une définition aussi précise que possible [2]. Ces décisions voient dans le propriétaire d'une automobile le gardien juridique de cette voiture, responsable en cette qualité des accidents causés par elle. Le gardien, aux termes de cette jurisprudence, est celui qui a sur la chose un pouvoir de surveillance effective, de commandement, de contrôle, en un mot un droit de direction. Or, ce droit appartient originairement au propriétaire : une présomption pèse sur lui, et c'est à ce propriétaire, pour se dégager de la présomption dont s'agit, qu'il appartient d'apporter la preuve que cette garde n'est plus attachée à sa personne. C'est en somme la théorie défendue par MM. Mazeaud.

La jurisprudence paraissait bien fixée quand la question vient de rebondir à propos du dommage causé par le fait d'une automobile volée. Jusqu'alors, la Cour de Cassation estimait que le propriétaire était demeuré le gardien juridique de l'automobile volée, le vol n'étant pas un cas fortuit ou de force majeure; elle le déclarait en conséquence responsable des accidents causés par ladite automobile aux mains du voleur [3].

Dans un arrêt du 25 février 1937 [4], la Cour de Besançon, statuant comme Cour de renvoi, niant la

---

(1) Cass. Civ. 19 janv. 1910. S. 1910-1-375. — Cass. Req. 27 oct. 1924. Gaz Pal. 1924-2-612.

(2) Cass. Req. 16 déc. 1929. D. P. 1931-1-49. — Req. 15 déc. 1930. Gaz. Gal. 1931-1-121. — Civ. 12 déc. 1933. D. H. 1934-84. — Paris, 25 janvier 1935. Gaz. Pal. 24-25 mars 1935. — Civ. 21 juin 1935. Gaz. Pal. 1935-2-343. — Agen, 15 mai 1936. D. H. 1936-434.

(3) V. notamment Cass. Civ. 3 mars 1936. D. H. 1936-192.

(4) D. H. 1937-182.

prétendue distinction entre la garde juridique et la garde matérielle, a au contraire décidé que le propriétaire volé, étant dans l'impossibilité d'exercer la surveillance qui lui incombe, n'encourt aucune responsabilité [1].

La question est actuellement soumise à l'examen des Chambres réunies de la Cour de Cassation.

Quoiqu'il en soit de l'évolution de la notion de garde et des controverses dont elle est encore l'objet, on peut dire qu'en l'état actuel de la jurisprudence elle repose sur deux éléments :

d'une part, la propriété, possession ou détention d'une chose;

d'autre part, un « pouvoir » de direction sur ladite chose.

Or, quelle est la solution actuelle en matière d'accidents survenus au cours d'une leçon de conduite d'automobile ? Les premières décisions avaient tendance à voir dans le moniteur le commettant responsable de l'élève. La jurisprudence a aujourd'hui rompu avec cette opinion : elle considère le gardien de l'automobile comme le responsable des accidents causés par celle-ci [2]. Ce qu'il importe donc, c'est de rechercher qui, de l'élève ou du moniteur, peut être regardé comme gardien de l'automobile.

Il convient d'examiner le problème dans les principaux aspects sous lesquels il peut se présenter.

---

(1) Cf. La critique de cet arrêt dans un article de M. H. Mazeaud paru au D. H. 1937, p. 45 : « En attendant l'arrêt des Chambres réunies : garde matérielle et garde juridique ».

(2) Caen, Ch. Correct. 31 oct. 1928 et 1re Ch. 14 janvier 1929. Rec. Rouen et Caen 1929-2-1. — Bordeaux, Ch. Correct., 30 mai 1929. D. H. 1929-402. — Colmar 6 mai 1933 inédit.

§ I

Le Moniteur est propriétaire de l'automobile

C'est l'hypothèse la plus fréquente; c'est le cas notamment des voitures-écoles des moniteurs professionnels et des voitures que les garagistes réservent à l'apprentissage de leurs clients. C'est aussi l'hypothèse la plus simple. Que l'on se fonde sur l'idée que le gardien est celui qui tire un profit de l'usage de la chose — théorie corrigée par la recherche de l'intention des parties dans le cas où plusieurs personnes sont susceptibles de profiter de la chose —; que l'on se fonde sur l'idée que celui-là est le gardien qui a sur la chose un pouvoir de direction, dans les deux systèmes on est généralement amené à considérer le moniteur comme le gardien de l'automobile. S'il est incontestable, en effet, que l'élève retire un profit des leçons reçues sur la voiture du moniteur, ce moniteur, s'il s'agit d'un professionnel, tire de son côté, un profit pécuniaire des leçons qu'il donne avec sa voiture, et il est bien évident qu'il n'a entendu en aucune façon transférer la garde de celle-ci à l'élève, pas plus que ce dernier n'a entendu assumer cette garde. Cependant, si la leçon est donnée par un moniteur bénévole, la théorie de la garde-profit ne pourrait expliquer la solution, car ce moniteur agit la plupart du temps par pure complaisance, dans l'unique intérêt de l'élève.

La théorie de la garde-direction, au contraire, explique dans toutes les hypothèses la responsabilité du moniteur, qu'il soit bénévole ou professionnel. Bien que l'élève tienne le volant, le droit de direction appartient au moniteur; l'élève est sous son contrôle.

Par ailleurs, son titre de propriété, son rôle même, font incontestablement de lui le gardien de l'automobile, gardien à la fois juridique et matériel si tant est que l'on puisse encore faire allusion à cette dualité de gardes. Ainsi en a décidé la Cour de Caen, dans un arrêt du 14 janvier 1929 [1] :

« Attendu, dit cet arrêt, que T..., garagiste, propriétaire de l'automobile qui a causé le dommage, s'en servait le jour de l'accident, qu'il exerçait un contrôle effectif et complet sur celui auquel il donnait une leçon de conduite, et que, de son aveu même, quand celui-ci tenait le volant, il ne cessait d'être sous sa surveillance constante; que l'on ne peut donc pas dire qu'il ait confié la garde de la voiture à M... (l'élève); que, par suite, c'est lui qui est présumé responsable dans les termes de l'art. 1384..., et qu'il ne pourrait s'exonérer de cette responsabilité qu'en prouvant, ce qu'il ne fait pas et n'offre pas de faire, une faute personnelle de la part de M... »

Citons dans le même sens un arrêt de la Cour de Colmar du 12 décembre 1929 [2]. Il s'agit d'une espèce relative à un accident survenu à l'élève, mais où l'arrêt fait intervenir à tort l'art. 1384 § I (v. *infrà*, p. 63). Cependant, là aussi, la Cour estime que le moniteur, propriétaire de l'automobile, tout en confiant, sous sa surveillance, les organes de direction à l'élève, n'a pas cessé d'en assurer la garde au sens de la loi.

---

(1) *Précité*, p. 33.
(2) Rev. Jur. Alsace-Lorraine 1930, p. 163.

§ II

L'Elève est propriétaire de l'automobile

Le problème est ici plus délicat. Il importe de l'examiner tout d'abord au point de vue de la théorie de la garde-profit. L'élève tire un profit de l'usage de la voiture. Si le moniteur est un professionnel, il retire également un profit — profit pécuniaire — de la leçon qu'il donne sur la voiture de l'élève, et on peut admettre que cet intérêt pécuniaire constitue une contre-partie à la charge de la garde. Mais cette hypothèse n'est pas la plus fréquente : le moniteur professionnel est généralement propriétaire de l'automobile sur laquelle il donne ses leçons. Quand l'élève désire prendre des leçons sur l'automobile qu'il vient d'acquérir, il s'adresse le plus souvent à un moniteur bénévole ou reçoit les offres spontanées de celui-ci. Ce moniteur bénévole est inspiré par la pure complaisance, l'élève est seul à tirer profit de l'usage de sa voiture. La théorie de la garde-profit ne pourrait donc expliquer un transfert sur la tête du moniteur désintéressé de l'obligation de garde incombant originairement à l'élève propriétaire de l'automobile.

Si l'on admet au contraire que le critérium de la garde repose non pas sur une idée de profit, mais sur une idée d'autorité, de surveillance, sur le pouvoir de direction de la chose, il faut alors, semble-t-il, considérer le moniteur, quelle que soit l'hypothèse, qu'il soit bénévole ou professionnel, comme étant le gardien de l'automobile au cours de la leçon de conduite. On est amené à supposer que l'élève mettant sa confiance dans le moniteur, lui abandonne

pour le temps de la leçon le pouvoir de direction sur la chose que lui confère son droit de propriété. La solution serait alors la même que dans l'hypothèse où le moniteur est propriétaire de la voiture. Il convient cependant d'apporter certaines précisions que rend indispensables la qualité de propriétaire de l'élève. Il est tout d'abord incontestable qu'en dehors du temps de la leçon l'élève devra recouvrer la garde de sa voiture. Mais, même au cours de la leçon, le moniteur pourrait ne pas répondre de tous les accidents : le fait que celui qui a la direction de la chose doit être considéré comme le gardien ne signifie pas qu'il en est le seul gardien. Illustrons ce principe par l'exemple suivant :

La Chambre de Commerce de Bordeaux avait mis une grue à la disposition d'un entrepreneur de déchargement. Un accident survint au cours de la manœuvre. Qui, de la Chambre de Commerce ou de l'entrepreneur, devait être considéré comme le gardien de la grue ?

L'entrepreneur, de par son contrat, avait acquis un droit de direction sur la grue. Il en commandait, contrôlait la manœuvre. Si donc l'accident était dû à une erreur de manœuvre, il devait en être le gardien responsable.

A l'inverse, l'entrepreneur n'avait aucun droit sur les organes de la chose, ce n'était pas à lui de les réparer. D'où, si l'accident était dû à un vice de la chose, au mauvais état de ses organes, la Chambre de Commerce devait en être responsable comme propriétaire gardienne [1]

---

(1) Aff. Ch. de Com. de Bordeaux c/ Astié et Cie. Cass. Civ. 19 janvier 1927. S. 1927-1-189. — V. dans le même sens :

Ainsi qu'on le voit, il peut y avoir concurrence de plusieurs gardiens pour une même chose [1]. La logique commanderait une solution identique en matière de leçon de conduite sur une automobile dont l'élève est le propriétaire. Bien que restant au volant de sa voiture, l'élève a, semble-t-il, entendu généralement en transmettre la garde, le pouvoir de direction, de commandement au moniteur, et lui confier les directives de la leçon. Il s'ensuit que, si l'accident est dû à une fausse manœuvre dans la conduite, le moniteur en devrait être présumé responsable. Si, au contraire, il s'agit d'un accident dû à un vice de la chose — une rupture de direction, l'éclatement d'un pneu, par exemple — la responsabilité en incomberait à l'élève-propriétaire, ce vice, même inconnu du gardien n'étant pas considéré par la jurisprudence comme un cas fortuit [2].

Que décident en pratique les tribunaux? Nous disions qu'en logique on devrait déclarer le moniteur gardien de l'automobile pendant le temps de la leçon, bien que le propriétaire en fût l'élève. Cette opinion, admissible pour le moniteur professionnel qui trouve dans sa rétribution la contre-partie de sa responsabilité, aurait des conséquences regrettables pour le

---

Cass. Civ. 13 février 1924. S. 1924-1-246. — Bordeaux 18 janvier 1926. Gaz. Pal. 1926-1-384.

(1) V. Mazeaud, *op. cit.* T. II. N°s 1179 à 1184. — Planiol et Ripert, *op. cit.* n° 613, p. 835, note 1. — L. Josserand : *Cours de droit civil positif français.* T. II. N° 544. — H. Lalou : *La responsabilité civile,* n° 587. — Gardenat et Ricci : *De la responsabilité civile,* p. 665.

(2) Civ. 16 juin 1896. D. P. 1897-1-433. S. 97-1-17. — V. article de M. Perraud-Charmantier au Rép. Commaille, juillet 1936, p. 112.

moniteur bénévole : celui-ci verrait peser sur lui une lourde responsabilité qui constituerait la rançon de sa complaisance !

La Cour de Paris [1], à qui la question a été soumise, a tenu compte de cette objection; elle n'a pas voulu accabler ce moniteur obligeant.

« Considérant, dit-elle, que le propriétaire d'une automobile qui, dans son seul intérêt et pour prendre une leçon de conduite, confie la direction de ce véhicule à un moniteur choisi par lui et placé auprès de lui pour le surveiller, est nécessairement responsable de ce moniteur...

« ...Qu'en effet celui-ci agit non pas dans son intérêt personnel, mais dans l'intérêt exclusif du propriétaire de cette chose inanimée qui en conserve la garde juridique au sens de l'article 1384, alinéa 1er;

« Qu'en fait P... (l'élève propriétaire) était au moment de l'accident demeuré le gardien de sa voiture non prêtée ni donnée à bail à B... (le moniteur bénévole) qui en était le conducteur... »

Cette décision, pour déterminer le gardien responsable, fait donc appel à la notion d'intérêt. Du point de vue moral, la solution est équitable. Mais l'élève conserve, bien entendu, un recours contre le moniteur à charge de prouver la faute de ce dernier.

---

(1) Affaire Blondelot c/ Pecquenard, rapportée par P. Bertin. « Responsabilité des accidents causés au cours d'une leçon de conduite d'automobile. » Thèse Paris 1934.

§ III

Autres hypothèses
Cas où l'automobile est la propriété d'un tiers

On peut tout d'abord supposer que le moniteur soit le préposé habituel de l'élève. C'est le cas du maître, propriétaire d'une automobile, qui ordonne à son chauffeur de lui donner une leçon de conduite. Y a-t-il transfert de garde? Certainement pas, car le moniteur étant le préposé de l'élève ne fait en somme qu'exécuter ses ordres en lui donnant une leçon; et une jurisprudence constante [1] affirme que le commettant conserve la garde — tout au moins juridique — de la chose, bien qu'il ait confié celle-ci aux mains d'un préposé. Il en serait autrement si le moniteur préposé était propriétaire de l'automobile : il paraît évident que, tout en donnant une leçon de conduite à son maître qui le lui a demandé, il conserve la garde de sa voiture : c'est l'hypothèse du moniteur, professionnel ou bénévole, propriétaire de l'automobile (*Infrà*, p. 34).

A l'inverse, l'élève peut être, en dehors du temps de la leçon, le préposé du moniteur. C'est, par exemple, le maître qui donne une leçon de conduite à son domestique. Ce maître, commettant habituel de son domestique, le reste au moment de la leçon et conserve indiscutablement la garde de l'automobile.

Ce sont des hypothèses ayant quelque analogie avec celle-ci qui se sont présentées devant la Cour de Bordeaux et celle de Colmar.

---

(1) Civ. 27 février 1929. Gaz. Pal. 1929-1-553. S. 1929-1-297. — Req. 1er mai 1930. Gaz. Pal. 1930-2-674, etc.

Le Tribunal correctionnel de la Gironde, puis la Cour de Bordeaux [1], confirmant la décision des premiers juges, ont eu à juger l'espèce suivante : Un maître, propriétaire d'une automobile, avait prié un garagiste de donner des leçons de perfectionnement à son domestique sur ladite automobile. Le garagiste délégua un de ses préposés. L'élève causa un accident alors que son maître avait pris place dans l'automobile et lui avait donné un ordre. L'élève et le moniteur, ayant tous deux commis une faute, furent condamnés pénalement. Le garagiste et le propriétaire de l'automobile furent déclarés civilement responsables, le garagiste en tant que commettant du moniteur, et le propriétaire comme gardien de l'automobile.

La solution paraît juste. L'accident étant survenu à un moment où l'élève, préposé du maître, exécutait un de ses ordres, il pouvait résulter des circonstances de la cause que ce maître, gardien originaire de la voiture dont il était le propriétaire, avait conservé cette garde au cours de la leçon [2]. Il n'y avait pas transfert de garde sur la tête du moniteur, mais une

---

(1) Bordeaux, Ch. Correct. 30 mai 1929, *précité*, p. 27.

(2) Cependant cette solution ne serait plus admise aujourd'hui de la part d'une juridiction répressive. Il est, en effet, établi que la présomption de responsabilité du gardien d'une chose ne naissant pas d'un délit, les Tribunaux de répression ne peuvent pas en connaître accessoirement à l'action publique. Aux termes des articles 1er, 3, 63 et 182 du Code d'Instruction Criminelle et 74 du Code Pénal, seul peut servir de base à l'action civile devant la juridiction répressive le fait délictueux objet de la poursuite. — V. Cass. Crim. 1er juillet 1932. Gaz. Pal. 1932-2-462. Bull. Crim. n° 164, p. 310. — Trib. Correct. Redon, 5 janvier 1933. Gaz. Pal. 1933-1-706. — Cass. Crim. 20 mai 1933. Gaz. Pal. 1933-2-352. Bull. Crim. n° 115, p. 222. Cass. Crim. août 1935. Gaz. Pal. 1935-2-663. Cass. Crim. 10 janvier 1936. Gaz. Pal. 1936-1-268. S. 1936-1-117.

faute personnelle ayant été relevée à la charge de celui-ci, le garagiste, son commettant, devait être également déclaré civilement responsable.

L'espèce portée devant la Cour de Colmar est assez voisine de la précédente [1]. Il s'agissait d'une collision survenue entre deux automobiles dont l'une était pilotée par un apprenti-chauffeur assisté d'un moniteur. Tous deux étaient les préposés d'un industriel qui avait donné l'ordre à l'un d'apprendre à conduire à l'autre. L'industriel se trouvait dans l'automobile au moment de l'accident et il avait fixé l'itinéraire à suivre.

Il ne pouvait, dans cette espèce, y avoir de difficulté; toutes les circonstances concouraient à la responsabilité de l'industriel. Il fut effectivement déclaré responsable tant en sa qualité de gardien de la voiture qu'en sa qualité de commettant de l'élève et du moniteur.

« Attendu, dispose l'arrêt, que des faits de la cause il résulte que la responsabilité de H^rt est engagée d'une part en sa qualité de gardien de son automobile conformément aux dispositions de l'article 1384 § 1^er du Code Civil, et d'autre part en sa qualité de commettant de H^t (l'élève) conformément à l'article 1384 § 4;

« Qu'en effet il est constant qu'au moment de l'accident H^rt se trouvait dans son automobile; qu'en sa qualité de propriétaire il avait donc un droit de direction sur cette voiture et doit être considéré comme

(1) Colmar, 6 mai 1933, inédit, *précité*, p. 33. Cet arrêt réforme un jugement du Tribunal Civil de Mulhouse du 21 février 1930.

en ayant la garde matérielle et comme le seul gardien juridique responsable au sens de l'article 1384 § 1er du Code Civil;

« ...Que, vainement il soutient que Z..., chargé d'apprendre à conduire à Hte, assumait seul la responsabilité des fautes commises par celui-ci;

« Qu'en effet, de tous les documents de la cause il résulte nettement que l'accident ne s'est pas produit au cours d'une sortie en automobile n'ayant d'autre objet que de permettre à Z... de donner une leçon à Hte, mais au cours d'un déplacement que Hrt, ainsi qu'un tiers... effectuaient en automobile;

« Que si, mettant à profit ce déplacement en automobile, Hrt avait chargé Z... de se placer à côté de Hte pour lui apprendre à diriger la voiture, il n'avait cependant pas abandonné à Z... l'entière direction de l'automobile, ainsi que cela résulte du fait qu'il avait lui-même fixé l'itinéraire à parcourir;

« Qu'au surplus Z..., employé de la maison C. R. ayant été chargé par Hrt, directeur de cette maison, de donner des leçons de conduite à Hte, ne faisait qu'exécuter les instructions de Hrt et doit donc être considéré comme étant sous les ordres de celui-ci et comme étant son préposé... »

On peut déduire de la jurisprudence précédente que si le propriétaire d'une automobile confie celle-ci à un moniteur indépendant, sans conserver sur elle un droit de direction au temps de la leçon, il est censé en avoir délégué la garde à ce moniteur qui devient ainsi responsable des accidents causés par le fait de l'automobile. Il en serait ainsi alors même que le propriétaire retirerait des nouvelles connaissances acquises par l'élève un profit quelconque.

C'est l'hypothèse qui a été jugée par la Cour de Rennes (*Supra*, p. 19); mais celle-ci, au lieu de déclarer le moniteur responsable en qualité de gardien du véhicule, avait paru retenir, en outre de sa responsabilité pour faute personnelle, sa responsabilité comme commettant de l'élève.

Section III

MODES D'EXONERATION DU MONITEUR RECOURS CONTRE L'ELEVE ASSURANCE

De l'étude qui vient d'être jusqu'à maintenant poursuivie, il ressort en définitive que le fardeau de la responsabilité pèse la plupart du temps sur le moniteur, qu'on le considère comme commettant de l'élève ou comme gardien de l'automobile. C'est là une très lourde charge pour lui. Aussi convient-il à présent de rechercher les moyens dont il dispose pour se libérer en tout ou partie d'une telle responsabilité.

Le moniteur, qu'il soit commettant ou gardien, a tout d'abord, s'il a été condamné seul à l'égard de la victime, la ressource d'exercer un recours contre l'élève en prouvant, aux termes des articles 1382 et 1383 C. Civ., une faute personnelle à la charge de ce dernier.

Mais en outre de ce recours contre le véritable auteur du fait dommageable, le gardien d'une chose a la faculté d'écarter la présomption de responsabilité qui pèse sur lui en faisant la preuve que le

dommage est dû à un cas fortuit ou de force majeure, ou à toute autre cause étrangère, par exemple la faute de la victime, le fait d'un tiers. Seul, le « fait du tiers » nécessite ici quelques explications.

D'après l'opinion de la doctrine et de la Jurisprudence, le fait du tiers doit, pour dégager entièrement la responsabilité du gardien de la chose, présenter les caractères de la force majeure, imprévisible et irrésistible, et être la seule cause du dommage. Peu importe alors que ce fait soit ou non fautif [1]. S'il n'offre pas ces caractères, il laisse subsister la responsabilité du gardien pour le tout, sauf son recours contre le tiers; et en cas de faute commune il y a lieu à partage de responsabilité entre le gardien et le tiers.

Ces principes rappelés, il y a lieu d'examiner si l'élève a la qualité de tiers par rapport au moniteur gardien. L'arrêt de la Cour de Caen du 14 janvier 1929 [2], aux termes duquel le moniteur ne pourrait s'exonérer de sa responsabilité qu'en prouvant une faute personnelle de la part de l'élève, paraît bien reconnaître à ce dernier la qualité de tiers à l'égard du moniteur. Il semble en être de même des décisions de la Cour de Rennes [3] et de la Cour de Paris [4], qui déclarent que la responsabilité du moniteur pourrait fléchir dans le cas de refus

---

(1) Req. 30 juin 1931. Gaz. Pal. 1931-2-530. — Mazeaud, *op. cit.* T. II. N°s 1635 et sq. — Sainctelette : *Responsabilité et garantie*, p. 100 et sq. — Josserand : *Transports*, 2e édit. n° 898, p. 940, note 6. Note au D. 1930-1-125, 4°. — *Contra* : Lalou, *op. cit.*, n°s 121 et sq. — Gardenat et Ricci, *op. cit.*, p. 573, n° 39.

(2) *Précité*, p. 33.

(3) Rennes, 12 février 1925, *précité*, p. 19.

(4) Paris, 2 juillet 1932. Gaz. Pal. 1932-2-664.

d'obéissance de l'élève et de résistance volontaire à ses instructions.

Cette opinion est cependant discutable.

Le tiers, dit-on généralement, est celui dont le gardien de la chose ne doit pas répondre [1]. Bien qu'on ait admis que le moniteur n'était pas le commettant de l'élève et qu'il n'avait pas en cette qualité à répondre de ses fautes, il paraît cependant difficile de dire de l'élève qu'il est à l'égard du moniteur un tiers dans le sens où l'entendent la doctrine et la jurisprudence [2] Il n'a pas par rapport au moniteur l'indépendance et la liberté d'action pour endosser cette qualité. Mais, en admettant même que l'élève fût un tiers, il est une autre raison qui enlèverait tout intérêt à l'attribution de ladite qualité à l'élève. Pour emporter exonération de la responsabilité du gardien, le fait du tiers, en effet, doit présenter les caractères de la force majeure. Or le fait de l'élève ne présente pas ces caractères, surtout celui d'imprévisibilité, le rôle du moniteur étant précisément de prévoir et corriger les erreurs de l'élève et de lui apprendre à les éviter. Par ailleurs les dispositifs de sécurité, doubles commandes, imposés par certains règlements de police aux moniteurs professionnels, ôtent souvent au fait de l'élève le caractère d'irrésistibilité [3].

---

(1) V. Savatier, note D. P. 1931-1-49. — Mazeaud, *op. cit.* T. II. N^{os} 1630 et 1631.

(2) V. Paris 25 janv. 1935. Gaz. Pal. 1935-1-574. — Cet arrêt déclare que le conducteur occasionnel qui bénéficie d'une autorisation expresse du propriétaire gardien de l'automobile ne peut être considéré comme un tiers vis-à-vis de celui-ci.

(3) V. Bertin, *op. cit.*, p. 48.

Mais quoiqu'il en soit, si le fait de l'élève ne constitue pas le fait du tiers, le moniteur, seul responsable vis-à-vis de la victime, aura néanmoins un recours contre l'élève à charge de prouver la faute personnelle de celui-ci, aux termes des articles 1382 et 1383 C. Civ. L'étude de la faute personnelle de l'élève aurait ici sa place. Seulement il existe entre la faute civile quasi délictuelle et la faute pénale d'imprudence des affinités si grandes qu'il semble préférable de renvoyer au chapitre de la responsabilité pénale l'étude de la faute personnelle de l'élève. (*Infra*, p. 111). On verra notamment que l'élève n'engage pas sa responsabilité à l'occasion de n'importe quelle faute.

Notons dès maintenant que si le moniteur parvient à prouver l'une de ces fautes dont l'élève est responsable, celui-ci sera condamné à garantir le moniteur pour une part variable des dommages-intérêts qu'il a été condamné à payer à la victime. La répartition de leurs responsabilités respectives dépendra des circonstances de fait soumises à l'appréciation du tribunal.

Il convient de rappeler d'autre part que dans l'hypothèse où la faute personnelle de l'élève — faute qui engage sa responsabilité — est pratiquement facile à établir, la victime aura tout intérêt à assigner à la fois le moniteur en vertu de l'article 1384 § 1er C. Civ. et l'élève en vertu des articles 1382 et 1383, afin de bénéficier de la condamnation solidaire qui sera prononcée contre eux pour faute commune; l'intérêt de la victime sera encore plus grand si le moniteur est insolvable ou non assuré. Il n'y a, en effet, solidarité que si les condamnations des divers

débiteurs ont été prononcées à la requête et au profit du même créancier : tel ne serait pas le cas si le moniteur était condamné à la requête de la victime et l'élève sur recours du moniteur.

Mais il ne faut pas se méprendre sur l'efficacité du recours accordé au moniteur; son résultat est des plus aléatoire. En effet, outre la difficulté qu'il aura à faire la preuve d'une faute susceptible d'engager la responsabilité de l'élève, le moniteur pourra en fin de compte se heurter à l'insolvabilité de ce dernier. La situation est particulièrement dure pour le moniteur bénévole qui, soucieux uniquement de rendre service à un parent ou à un ami, ne songe nullement à la responsabilité qu'il peut encourir.

Contre ce danger, le moniteur aura deux moyens de se prémunir : d'une part, la clause de transfert de responsabilité, peu efficace et peu employée; d'autre part et surtout, l'assurance.

On pourrait supposer qu'il intervint entre le moniteur, bénévole ou professionnel, et l'élève, une convention aux termes de laquelle l'élève supporterait l'entière responsabilité des accidents survenus au cours de la leçon de conduite. Il ne s'agit pas là d'une clause d'irresponsabilité, laquelle ne peut intervenir qu'entre l'auteur de l'accident et la victime éventuelle, mais d'une clause de transfert de responsabilité inopposable à la victime en vertu de l'article 1165 C. Civ.[1], lequel précise que « les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes; elles ne nuisent point au tiers ni ne lui profitent. » Seulement

(1) V. Bertin, *op. cit.*, p. 64.

la jurisprudence estime qu'une telle clause serait privée d'effets par la preuve d'une faute lourde du bénéficiaire de ladite clause[1]. Or, l'élève alléguant la faute lourde du moniteur qui découlera la plupart du temps de la constatation des faits eux-mêmes, le moniteur en sera réduit à établir à son tour la faute personnelle de l'élève, tout comme si la clause de transfert n'existait pas. Cette limitation jurisprudentielle enlève donc à la clause son principal intérêt qui serait de dispenser le moniteur de toute preuve.

En pratique, d'ailleurs, il semble bien que les moniteurs n'ont guère recours à ces clauses d'exonération et qu'ils préfèrent rechercher dans l'assurance une garantie plus sûre contre la charge d'une lourde responsabilité.

Pour les moniteurs professionnels, propriétaires de voitures-écoles, l'assurance est une précaution élémentaire, et l'on peut dire que tous ceux qui font profession d'apprendre à conduire les automobiles stipulent de leur assureur, moyennant surprime évidemment, l'étendue de la garantie aux accidents survenus au cours d'une leçon de conduite et même aux accidents causés par leurs élèves subissant sur la voiture-école l'épreuve du permis de conduire.

Mais l'assureur du moniteur, qui est subrogé dans les droits et actions de l'assuré, peut-il exercer le recours que possède le moniteur contre l'élève, à charge bien entendu de prouver la faute de ce dernier ?

---

(1) Civ. 19 août 1878. S. 79-1-422. — Civ. 30 juin 1902. S. 1908-1-532. D. P. 1907-1-436. — Cf. Esmein : *Les clauses de non-responsabilité*. Revue trimestrielle 1926, p. 344.

Aux termes de l'article 36 § I de la loi du 13 juillet 1930, « l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui, par leur fait, ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur ». Mais le § III du même article ajoute une dérogation en précisant que « l'assureur n'a aucun recours contre les enfants, descendants, alliés en ligne directe, préposés, employés, ouvriers ou domestiques, et généralement toute personne vivant habituellement au foyer de l'assuré, sauf le cas de malveillance commise par une de ces personnes ».

Or, s'il est aujourd'hui admis que l'élève ne peut être considéré comme le préposé du moniteur, il est exact également qu'à propos du « fait du tiers » on a dénié à l'élève la qualité de « tiers » à l'égard du moniteur.

Il est cependant permis de supposer que la qualité de « tiers » ne doit pas forcément s'apprécier ici d'une façon aussi sévère que dans le « fait du tiers ». Il semble qu'il faille, en s'attachant à la lettre de la loi, considérer comme tiers tous ceux qui ne sont pas visés par le § III de l'article 36. L'élève serait alors, par rapport au moniteur, un tiers contre qui l'assureur aurait recours.

La question de l'assurance est plus délicate pour le moniteur bénévole. Voyons d'abord le cas où il est propriétaire de l'automobile.

Les contrats d'assurance contre les accidents causés aux tiers garantissent en général, non seulement la responsabilité personnelle de l'assuré, mais encore celle de toute personne à laquelle l'assuré

confie sa voiture; néanmoins, ils excluent ordinairement, sauf stipulation contraire, les accidents survenant lorsque les conducteurs ne sont pas munis du permis de conduire. Or, la complaisance du moniteur bénévole se limitera normalement à mettre son automobile et ses connaissances à la disposition de l'élève, elle n'ira pas plus loin. Le moniteur, notamment, ne stipulera pas de son assureur, moyennant surprime, l'étendue de la garantie aux accidents survenus au cours d'une leçon de conduite. En proposant à un ami de lui donner des leçons ou en accédant à la demande de celui-ci, le moniteur ne songera peut-être même pas à l'éventualité d'un accident et à s'assurer en conséquence. Il en irait tout autrement si l'élève offrait de payer la surprime. Mais écartons cette hypothèse et supposons que l'assurance du moniteur propriétaire de l'automobile soit une assurance de droit commun excluant la garantie des accidents causés par un conducteur non muni du permis de conduire.

L'accident redouté survient. Le moniteur, propriétaire du véhicule, est assigné par la victime comme gardien de la chose et condamné à lui payer des dommages-intérêts. La situation est pénible pour ce moniteur bénévole qui retire dans cette condamnation le prix de son obligeance. Devra-t-il, en définitive, supporter les conséquences pécuniaires de cet accident, en admettant d'autre part comme illusoire son recours contre l'élève?

Le problème se pose d'un façon identique quand l'élève est propriétaire de l'automobile et que l'assurance qu'il a contractée, à l'achat de sa voiture, ne garantit que les accidents causés par un conducteur

nanti du permis de conduire [1]. Un accident se produit au cours de la leçon donnée par un moniteur bénévole : d'après la jurisprudence, l'élève conserve dans ce cas la garde de sa voiture et la responsabilité des accidents. Or, devra-t-il, lui aussi, en dépit de son contrat d'assurance, supporter les conséquences pécuniaires de cet accident ?

A ces questions, la jurisprudence s'est montrée et se montre encore hésitante. Certaines décisions ont répondu par l'affirmative, c'est-à-dire qu'elles ont donné gain de cause à l'assureur contre l'assuré, laissant retomber sur celui-ci le poids de la responsabilité. Il en est ainsi notamment d'un arrêt de la Chambre des Requêtes du 8 décembre 1936, déclarant que la clause de police qui oblige le conducteur à être nanti d'un permis de conduire est précise et ne comporte la nécessité d'aucune interprétation [2]. Il y a lieu de citer dans le même sens des décisions de la Cour d'Aix du 19 novembre 1934 [3], du Tribunal de Gourdon du 11 février 1935 [4] et de la Cour de Grenoble du 16 mai 1935 [5-6].

---

(1) Les Compagnies d'assurances se montrent très peu disposées à assurer une personne qui n'est pas en possession du permis de conduire. Elles ne le feront qu'exceptionnellement, moyennant surprime et en limitant la garantie tant dans le temps, un ou deux mois par exemple, que dans son montant.

(2) Rev. Usag. Route, mars 1937.

(3) Rec. per. Assur. 1934-346.

(4) Rev. Génér. Assur. 1935, p. 550.

(5) Rev. Génér. Assur. 1935, p. 549.

(6) Il est vrai que dans certaines des décisions précédentes, le moniteur pouvait ne pas être considéré comme le véritable conducteur. Des difficultés peuvent aussi surgir quand il n'y a pas à proprement parler de leçon de conduite d'automobile, le volant étant abandonné par le conducteur à une autre personne non munie du permis de conduire en dehors de l'intention de lui donner une véritable leçon de conduite. — V.

La jurisprudence s'est ensuite orientée dans un sens contraire, décidant que la présence d'un moniteur muni d'un certificat de capacité et assis auprès de son élève prive d'effet la clause de police exigeant, sous peine de déchéance, que le conducteur de la voiture assurée soit nanti d'un permis de conduire régulier. Ainsi en ont décidé un arrêt de la Chambre Civile de la Cour Suprême du 18 novembre 1936 [1] et un arrêt plus récent de la Chambre des Requêtes du 17 janvier 1938 [2], laquelle revient ainsi sur sa première jurisprudence.

Voici les principaux motifs de ces décisions :

« Attendu, dit l'arrêt de la Chambre Civile du 18 novembre 1936, que l'arrêt attaqué a pu... décider par une interprétation du texte de la police et de l'intention des parties que les conditions auxquelles la garantie de l'assureur était subordonnée se trouvaient réalisées dès l'instant où, à côté de P... et prêt à intervenir, était assis un conducteur muni d'un permis de conduire ayant assumé, ainsi que le dit l'arrêt, « la direction effective de l'automobile. »

« Attendu, déclare l'arrêt de la Chambre des Requêtes du 17 janvier 1938, que l'arrêt attaqué constate, tant par ses motifs propres que par ceux du jugement qu'il adopte, qu'au moment où cette collision s'est produite entre l'automobile de C... et celle de G..., la dame C... était au volant, prenant

---

article de M. R. Savatier au D. H. 1937, chronique p. 29 : « *Permis de conduire en automobile et assurance-responsabilité* ».

(1) Rev. Usag. Route, février 1937. Gaz. Pal. 1937-1-58. Cet arrêt rejette un pouvoir contre une décision de la Cour de Paris du 5 juin 1931, *précité*.

(2) D. H. 1938-211.

une leçon de conduite que lui donnait son mari, mais que ce dernier, qui est muni d'un permis de conduire, était assis à côté de sa femme, la main si prête à s'emparer du volant qu'il a eu le temps de s'en saisir avant que ne se produisit l'accident et de donner à la voiture une impulsion vers la gauche; que c'est même par cette manœuvre fautive qu'a été causée la collision;

« Attendu qu'en l'état de ces constatations, la Cour d'Appel, estimant, par une interprétation souveraine, que C... était en fait demeuré le véritable conducteur de la voiture, a décidé à bon droit, contrairement à la prétention du pourvoi, que l'assurance contractée par ce dernier à la C^ie^ X... pour les accidents causés aux tiers par son automobile, conduite par lui ou par toute personne ayant un permis de conduire régulier, couvrait le risque de l'accident dont s'agit... »

D'après ces décisions, le véritable conducteur étant non pas l'élève, mais le moniteur muni d'un permis de conduire, la clause de déchéance n'a pas lieu de jouer.

Cette jurisprudence est nette et paraissait bien établie. Tout en donnant une base juridique à son opinion, elle préservait à la fois les intérêts du propriétaire de l'automobile, moniteur bénévole ou élève, et ceux de la victime qui eut pu se trouver seule en face d'un moniteur ou d'un élève responsable et insolvable.•

Néanmoins, la Cour de Bordeaux, dans un arrêt du 3 mars 1938 [1], vient de donner une opinion appa-

(1) Inédit.

remment contraire à celle de la Cour de Cassation. Voici les faits sur lesquels la Cour d'Appel a été appelée à se prononcer.

M. V..., de Périgueux, prenait sur sa propre voiture une leçon de conduite avec un moniteur bénévole, lorsqu'au croisement de deux rues il entra en collision avec une voiture ayant la priorité et dont l'un des occupants fut blessé. V... fut condamné sur poursuite correctionnelle pour blessures par imprudence par le Tribunal Correctionnel de Périgueux, dont la décision fut confirmée par la Chambre Correctionnelle de la Cour de Bordeaux. Comme il était accompagné d'un moniteur, V... assigna sa compagnie d'assurance devant le Tribunal Civil de Périgueux pour la faire condamner à payer les sommes importantes réclamées par la personne blessée. Le Tribunal fit droit à sa demande, mais la Cour de Bordeaux, sur appel de la Compagnie d'assurances, infirma le jugement :

« Attendu, dit-elle,... qu'il résulte nettement des motifs qui sont le soutien nécessaire de la condamnation pénale pour blessures involontaires... que la conduite effective de l'automobile n'était pas, au moment de l'accident, assurée par le moniteur bénévole M...; que cela s'explique d'autant mieux que V... a déclaré devant le Tribunal Correctionnel de Périgueux... qu'ayant sa voiture depuis fin mai, il avait pris de nombreuses leçons d'un moniteur professionnel et que c'était la première fois, le vingt-neuf septembre, que M... l'accompagnait, qu'il se dirigeait avec lui sur la route de Paris « pour se perfectionner dans la marche arrière »;

« Attendu qu'il résulte ainsi des propres déclarations de V... qu'au moment où l'accident s'est produit en marche avant, au centre d'un vaste carrefour à Périgueux, et à deux cent cinquante mètres du garage, le moniteur bénévole M... n'avait pas encore commencé de remplir son office qui était d'ailleurs d'aider V... à se perfectionner dans la marche arrière sur la route de Paris vers laquelle ils se dirigeaient;

« Attendu au surplus que, comme définitivement jugé *erga omnes* au point de vue pénal que V... était dispensé d'avoir au moment de l'accident un permis de conduire bien que tenant le volant, parce qu'il avait à côté de lui un moniteur bénévole, prêt à intervenir, qui aurait assumé la direction de l'automobile, La W... (C^ie^ d'assurances) et V... n'ont certainement entendu, au moment où la police a été souscrite, soumettre à la garantie de l'assurance que les risques survenus alors que le conducteur tenant le volant serait lui-même titulaire du permis de conduire, et non les risques plus dangereux survenus au moment où un conducteur tenant le volant, sans être muni de ce permis, serait assisté d'un autre conducteur qui en serait titulaire;

« Attendu que cette interprétation paraît d'ailleurs avoir été corroborée par V... lui-même, qui a déclaré devant le Tribunal Correctionnel de Périgueux : « La Compagnie ne me couvre pas, car je n'avais pas de permis de conduire », sans préciser d'ailleurs que ce n'était qu'une prétention de la W... (C^ie^ d'assurances). »

En dépit de toutes ces décisions en apparence contradictoires, la jurisprudence n'est peut-être pas

aussi anarchique qu'elle le semble. Toute la question se ramène en effet à rechercher qui peut être considéré comme le conducteur au sens de la police d'assurance, sens qui, notons-le, n'a rien de commun avec celui de gardien, le gardien d'une automobile n'étant pas obligatoirement son conducteur. Or, si, en général, le moniteur doit être regardé comme le conducteur véritable de l'automobile, il est des hypothèses où les circonstances de la cause permettent de considérer l'élève comme assumant cette conduite effective. Et, dans la dernière espèce, la Cour de Bordeaux a cru précisément trouver les éléments suffisants pour en décider ainsi. Un arrêt de la Cour de Nancy du 22 février 1938 [1] avait également adopté cette opinion dans une espèce où le moniteur se trouvait, par suite d'une blessure au pied, dans l'impossibilité d'assumer la conduite véritable de l'automobile. Il faut cependant reconnaître que ces arrêts ont du conducteur une notion plus étroite, plus sévère que celle qu'en a la Cour de Cassation.

Mais un récent arrêt de la Cour de Paris du 19 juillet 1938 [2] vient de se mettre, plus ouvertement encore, en conflit avec la jurisprudence de la Cour de Cassation. Aux termes de cet arrêt, l'assurance ne couvre pas l'accident causé par un automobiliste non porteur du permis de conduire, lorsqu'une clause de la police exclut formellement en ce cas la garantie de l'assureur; et il en est ainsi bien que l'accident se soit produit au cours d'une leçon de conduite et que l'assuré, qui n'avait pas encore obtenu son permis,

(1) D. H. 1938-218.
(2) D. H. 1938-568.

ait eu à côté de lui son professeur porteur d'un permis.

Tandis que la Cour de Bordeaux et la Cour de Nancy avaient relevé dans la cause certaines circonstances particulières laissant supposer que la conduite effective du véhicule était assumée par l'élève, la Cour de Paris constate simplement qu'au moment de l'accident, c'était l'élève qui tenait le volant, et estime qu'ainsi, malgré la présence et la surveillance du moniteur, c'était l'élève qui était le véritable conducteur.

Il sera intéressant de connaître l'opinion de la Cour de Cassation si des pourvois sont formés contre les décisions précédentes.

Quoiqu'il en soit, en présence de cette jurisprudence hésitante, dont l'évolution se poursuit et dont il est peut-être difficile de prévoir la solution définitive, le moniteur bénévole qui donne une leçon sur son automobile et l'élève qui en reçoit une sur la sienne feront bien, pour parer à l'éventualité d'une lourde responsabilité, de stipuler expressément de leur Compagnie d'assurances l'étendue de la garantie aux accidents causés au cours d'une leçon de conduite d'automobile.

CHAPITRE II

De la responsabilité civile des accidents survenus à l'élève, au moniteur et à tout autre occupant du véhicule, au cours de la leçon de conduite d'automobile. De la responsabilité des accidents matériels.

La victime n'est plus ici un tiers étranger à l'usage de la voiture, c'est l'élève ou le moniteur eux-mêmes qui participent à la conduite de l'automobile, ou enfin un occupant de la voiture qui participe à son usage.

Section I

DE LA RESPONSABILITE DES ACCIDENTS SURVENUS A L'ELEVE AU COURS DE LA LEÇON DE CONDUITE D'AUTOMOBILE

Il est aujourd'hui admis par la jurisprudence, en matière d'accidents d'automobile, que le bénéfice de l'article 1384 § I C. Civ. est réservé à ceux qui n'ont pas participé à l'usage de la chose, qui lui sont

complètement étrangers, qui en sont les victimes involontaires.

Pour ceux qui, au contraire, ont participé à l'usage de la chose, il en va différemment. C'est le cas de ceux qui ont pris place dans une automobile, soit en vertu d'un contrat, soit à la suite d'un acte de courtoisie du conducteur. Les premiers sont protégés par les clauses du contrat. Quant aux seconds, la jurisprudence est aujourd'hui d'accord pour décider qu'ils ne peuvent invoquer à l'encontre du gardien de la voiture la présomption de responsabilité de l'article 1384 § I C. Civ, mais qu'ils doivent, pour obtenir réparation de ce gardien, faire la preuve de sa faute personnelle aux termes des articles 1382 et 1383 C. Civil [1]. C'est la question du transport gratuit.

Quelques rares auteurs [2] ont voulu voir dans le transport gratuit un contrat, contrat de bienfaisance. Mais, d'après la majorité des auteurs [3] et d'après la jurisprudence, le transport gratuit est exclusif de toute idée de contrat, le transporteur bénévole n'a pas l'intention de se lier. En réalité, dit M. Josserand, « la position prise par le conducteur obligeant relève de la courtoisie et non du contrat » [4]... « Entre l'occupant bénévole et son conducteur, il existe des rapports de complaisance, d'obligeance, de serviabilité; il n'y a point place pour des rapports juridiques,

---

(1) Civ. 27 mars 1928. D. P. 1928-1-145, note de M. Ripert. — Paris, 1er juillet 1936. Gaz. Trib. 1936-2-370. — Bordeaux, 3 janvier 1936. D. H. 1936-103, etc.

(2) V. notamment M. Savatier, note au D. P. 1925-2-44.

(3) V. Josserand, D. H. 1926 chronique p. 21. — Ricol, note au D. P. 1926-2-121. — P. Esmein, note au S. 1926-1-249. — Demogue, *op. cit.* T. V. N° 204.

(4) Josserand D. H. 1926. Chronique p. 21, *précité.*

pour un contrat, donc pour une responsabilité contractuelle » [1]. Le transport gratuit « simple rapport mondain », déclare M. Demogue [2]. De même, la jurisprudence, si l'on excepte quelques décisions en sens contraire, rejette en la matière l'idée de contrat : un acte de pure complaisance ne saurait créer un lien contractuel [3].

S'il n'y a place ainsi que pour la responsabilité délictuelle en matière de transport gratuit, quel est donc l'obstacle juridique qui empêche le voyageur transporté bénévolement de bénéficier de l'article 1384 § I, et l'oblige, pour obtenir réparation du préjudice causé, à prouver la faute de son transporteur?

Certains auteurs [4] ont soutenu qu'il y avait acceptation des risques résultant d'un accord tacite entre le conducteur et le voyageur, déchargeant ainsi le gardien de la voiture de la présomption de faute mise à sa charge.

M. Ripert estime que, si la règle de la responsabilité du fait des choses est inapplicable au cas de transport gratuit, c'est qu'en réalité le voyageur a accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture, en pleine connaissance des dangers auxquels il s'exposait [5].

M. Esmein a critiqué cette opinion. En effet, l'idée de participation à l'usage de la chose en connaissance des risques devrait également avoir pour résultat

---

(1) Josserand, note au D. P. 1927-1-137.
(2) Demogue, *op. cit* T. V. N° 204, *précité*.
(3) V. Lyon, 23 mai 1924. D. P. 1926-2-48 et de nombreuses autres décisions.
(4) V. notamment M. Ricol, note au D. P. 1926-2-121, *précité*.
(5) V. Note de M. Ripert sous Civ., 27 mars 1928. D. P. 1928-1-145, *précité*.

d'atténuer la responsabilité contractuelle du transporteur rétribué, car le voyageur payant participe au même titre que le voyageur bénévole à l'usage de la chose en connaissance des dangers auxquels il s'expose. Aussi, pour M. Esmein, c'est le caractère essentiellement gratuit du service rendu ou du plaisir procuré qui justifie l'atténuation de la responsabilité du transporteur [1].

Quant au fondement juridique donné par la jurisprudence à l'application des articles 1382 et 1383 C. Civ. dans les rapports entre voyageur et transporteur bénévoles, c'est un compromis entre l'opinion de M. Ripert et celle de M. Esmein. Pour elle, c'est en principe l'idée de participation à l'usage de la chose en connaissance des risques qui justifie l'application des articles 1382 et 1383 C. Civ. [2]. Mais il faut en outre qu'il s'agisse d'un transport véritablement gratuit, accompli dans l'intérêt du transporté; il doit résulter du transport un service rendu au transporté. Si, au contraire, le transport a lieu dans l'unique intérêt du transporteur, le transporté, victime d'un accident, est fondé à se prévaloir du bénéfice de l'article 1384 § I C. Civ. vis-à-vis du transporteur [3]. Si enfin le transport a lieu à la fois dans l'intérêt du transporteur et dans celui du transporté, il résultera généralement des circonstances de la cause l'existence des

---

(1) V. Planiol et Ripert, *op. cit.* T. VI, par Esmein, p. 849, note.

(2) Cass. Civ., 27 mars 1928. D. P. 1928-1-145. Note de M. Ripert, *précité*. — Angers, 3 déc. 1935. Gaz. Pal. 1936-1-323. — Bordeaux, 3 janv. 1936, *précité*, p. 60. — Paris, 1er juillet 1936. Gaz. Trib. 1936-2-370. — Bordeaux, 18 mars 1937. Rec. Bordeaux 1937-1-161.

(3) Paris, 18 juillet 1930. Gaz. Pal. 1930-2-674. — Trib. Civ. Le Havre, 13 nov. 1930. Rec. Rouen et Caen 1931-1-32. — Cass. Req. 1er mars 1933. Gaz. Pal. 1933-1-865.

éléments constitutifs d'un contrat de transport, ou encore ce transport constituera l'accessoire ou une clause d'un autre contrat à titre onéreux [1].

Les justifications précédentes peuvent également valoir pour la leçon bénévole de conduite d'automobile, d'autant plus qu'en cette matière les risques, d'une part, sont plus considérables que dans un simple transport, et que d'autre part la participation de la victime à l'usage de la voiture est active, alors qu'en matière de transport la participation du transporté est purement passive, ce dernier laissant au transporteur le soin de prendre toutes les précautions nécessaires à sa sécurité. L'élève, au contraire, dans une leçon de conduite, participe d'une façon directe à la marche de l'automobile, et la présence du moniteur n'est souvent qu'un remède insuffisant aux maladresses et à l'inexpérience de l'élève.

L'application de l'article 1382 C. Civ. dans les rapports entre élève et moniteur a été effectivement consacrée par la jurisprudence [2]. Mais, en matière de transport, celle-ci avait distingué le contrat de transport et le transport gratuit, et appliqué suivant les cas les règles de la responsabilité contractuelle et celles de la responsabilité délictuelle. Il eut donc semblé logique qu'en matière de leçon de conduite, elle distinguât pareillement la leçon bénévole, supposant de la part du moniteur un simple acte de courtoisie, d'obligeance, exclusif de tout rapport

(1) V. Montpellier, 12 fév. 1932. Gaz. Pal. 1932-1-818.

(2) V. cependant un arrêt de la Cour de Colmar du 12 déc. 1929, précité, p. 35 qui fait à tort intervenir l'article 1384 § 1er dans une espèce où l'élève avait été blessé.

contractuel, et la leçon rétribuée donnée à la suite d'un contrat intervenu entre l'élève et le moniteur professionnel.

Or, il en va tout autrement. La jurisprudence, constituée en l'espèce par un jugement du Tribunal Civil de Bourgagneuf du 18 décembre 1931 [1] et par un arrêt de la Chambre des Requêtes du 17 avril 1934 [2] n'a point jugé utile de faire une telle distinction.

Examinons les principaux motifs de ces décisions. L'arrêt de la Chambre des Requêtes rejette un pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de Paris du 2 juillet 1932 [3], lequel déclarait « qu'une personne blessée au cours d'une leçon de conduite de voiture automobile est en droit d'invoquer la faute de son professeur et d'exercer contre lui, en vertu de l'article 1382 C. Civ. l'action en réparation du dommage éprouvé ».

Or, la Cour de Paris, approuvée par la Chambre des Requêtes, a appliqué les règles de la responsabilité délictuelle sans même chercher à savoir s'il y avait, en l'espèce, contrat entre le moniteur et l'élève. Et pourtant, le fait que le moniteur était le préposé d'une société (Société Auxerroise Automobile) laisse supposer qu'il s'agissait d'un professionnel et qu'il y avait donc contrat entre la société et l'élève.

« Considérant, dit l'arrêt, que la faute du préposé de la Société A... est nettement établie et qu'elle entraîne sa responsabilité;

« Considérant qu'il est dès lors sans intérêt de rechercher et de préciser la nature du contrat qui

---

(1) D. P. 1933-8-134.
(2) D. H. 1934-298. Gaz. Pal. 1934-2-7.
(3) Gaz. Pal. 1932-2-664.

lie l'élève-chauffeur à celui qui s'est chargé de l'enseigner; qu'il n'y a pas davantage lieu d'examiner si en l'espèce, la présomption de l'article 1384 C. Civ. pèse sur le propriétaire de la voiture... »

Quant au jugement du Tribunal de Bourganeuf :

« Attendu, déclare-t-il, que la présomption de l'article 1384 C. Civ., qui joue en faveur des victimes d'une collision, ne peut être invoquée par ceux qui ont pris place dans un véhicule, soit à la suite d'un acte de courtoisie, soit en vertu d'un contrat; que les victimes d'accidents de cette sorte doivent voir régler leurs droits conformément aux règles de la responsabilité contractuelle, le cas échéant, ou établir à la charge du gardien de la chose (ou de son préposé) une faute ayant avec le préjudice une relation de cause à effet, et qui lui soit imputable dans les termes des articles 1382 et 1383 C. Civ.;

« ...Attendu, dans ces conditions, qu'il est à tort reproché au préposé du défendeur d'avoir donné sa leçon sur une route périlleuse, alors que la victime avait déjà quelquefois pris le volant, qu'au rapport de M. X..., ingénieur du Service Vicinal, ...les virages de cette voie ne présentent aucun danger...

« ...Attendu que le manque de vigilance du moniteur, invoqué par la demanderesse, n'est pas non plus démontré... »

Seulement, le Tribunal de Bourganeuf se pose la question de savoir s'il y a ou non contrat entre le moniteur et l'élève. Mais, après avoir émis l'avis que les rapports entre moniteur et élève doivent être réglés d'après les principes de la responsabilité contractuelle ou d'après ceux de la responsabilité délictuelle, suivant que la leçon est donnée en vertu

d'un contrat intervenu entre le moniteur et l'élève, ou à la suite d'un acte de courtoisie de la part du moniteur, le Tribunal considérant qu'en la circonstance il s'agit en réalité d'une situation contractuelle, tranche néanmoins la question en suivant les principes de la responsabilité délictuelle des articles 1382 et 1383 C. Civ.

Comme on le voit, qu'il y ait ou non contrat entre le moniteur et l'élève, ces décisions font application, au cas d'accident survenu à l'élève, des règles de la responsabilité délictuelle des articles 1382 et 1383 C. Civ. L'élève, victime d'un accident, devra, pour obtenir des dommages-intérêts en réparation du préjudice qui lui est causé, faire la preuve d'une faute du moniteur. Mais de quelle faute s'agit-il ? La question a été discutée à propos du transport gratuit. La doctrine est encore divisée : certains auteurs estiment que la responsabilité du transporteur n'est engagée que par la preuve de sa faute lourde [1]; d'autres, et ce sont les plus nombreux, sont d'avis que la preuve d'une faute quelconque à la charge du transporteur est suffisante pour entraîner sa responsabilité [2]. Quant à la jurisprudence, elle fut longtemps incertaine; mais, depuis l'arrêt du 27 mars 1928 [3], elle paraît fixée en ce sens qu'il suffit pour la victime de faire la preuve d'une faute quelconque à la charge

---

(1) V. notamment Ricol, note au D. P. 1926-2-122 précitée. — Victor Duguaire, note au Rec. per. assur. 1926, p. 54.

(2) Planiol, Ripert et Esmein, *op. cit.* T. VI, n° 622. — Gardenat et Ricci, *op. cit.*, p. 668, n° 104. — Gény, note au S. 1928-1-353 § 2, 3°. — Ripert, note au D. P. 1928-1-146, précitée. — Esmein, note au S. 1929-1-249. — Mazeaud, *op. cit.* T. I. N°s 114 et sq. T. II. N°s 1288 et sq.

(3) *Précité*, p. 60.

du transporteur [1]. Il doit en aller de même, semble-t-il, pour le moniteur, mais la faute civile quasi délictuelle étant de nature identique à la faute pénale d'imprudence, il y a lieu de renvoyer au chapitre de la responsabilité pénale l'étude de la faute du moniteur (*Infra* p. 118).

Cette intrusion des articles 1382 et 1383 C. Civ. dans les matières contractuelles est d'ailleurs aujourd'hui d'une pratique courante [2].

Cette pratique, admise par quelques rares auteurs (Thaller, Bartin) [3] et par la Chambre des Requêtes [4], est condamnée par la Chambre Civile [5] et par la majorité de la doctrine [6], tout au moins quand le contrat règle lui-même la question de responsabilité.

M. Lalou, à propos de la décision du Tribunal de Bourgagneuf, a exposé la critique de l'intervention des articles 1382 et 1383 en matière de responsabilité d'un accident survenu à un élève au cours d'une leçon

---

(1) V. Angers 3 déc. 1935. Gaz. Pal. 1936-1-323. — Cass. Civ. 26 octobre 1938. Rev. Usag. Route, février 1939. — *Contra :* Colmar 28 avril 1936. Gaz. Pal. 1936-2-650.

(2) V. à propos de la responsabilité des médecins. — Aix, 16 juillet 1931. D. P. 1932-2-5, ...des vétérinaires. Req. 24 juin 1925. D. H. 1925-556. — Trib. Civ. d'Alençon, 29 avril 1930. Gaz. Trib. 28 août 1930, ...des notaires. Req. 9 janvier 1907. D. P. 1910-1-215.

(3) Thaller. Ann. du Com. 1886, p. 125 et sq. — Aubry et Rau : *Cours de droit civil français,* 6e édit. par E. Bartin. T. VI. N° 446.

(4) Req. 11 déc. 1926. D. P. 1927-1-105. — 25 février 1930. D. H. 1930-211.

(5) Civ. 11 janvier 1922. D. P. 1922-1-16. — 6 avril 1927. D. P. 1927-1-111. — 24 juillet 1930. D. H. 1930-523. — 22 juillet 1931. D. H. 1931-506.

(6) Demogue, note sous Civ. 11 janvier 1922. S. 1924-1-105. — Josserand, note au D. P. 1927-1-105 précité. — H. Lalou, *op. cit.,* nos 627 et sq. — Planiol, Ripert et Esmein, *op. cit.* T. VI, n° 493. — Mazeaud, *op. cit.* T. I. Nos 152 et sq.

de conduite d'automobile, leçon donnée par un moniteur professionnel à la suite d'un contrat [1].

D'après M. Lalou, la responsabilité du moniteur, dans l'espèce, est bien contractuelle. Mais il ne s'ensuit pas nécessairement qu'elle sera engagée par tout accident survenu à l'élève au cours de la leçon, tout contrat ne comportant pas par lui-même — en dehors d'une convention expresse — une dette de sécurité à la charge des contractants. Le contrat intervenu entre le moniteur et l'élève diffère du contrat de transport qui oblige de plein droit le transporteur à rendre le transporté sain et sauf à destination, parce que laissant au transporteur ou à son préposé le soin de prendre, sans intervention du transporté, toutes les mesures utiles de sécurité. Dans la leçon de conduite d'automobile, au contraire, l'élève tient le volant, agit par lui-même, sous la surveillance du moniteur il est vrai, mais avec une docilité et une exactitude d'exécution insuffisantes.

Et M. Lalou rapproche le contrat intervenu entre l'élève et le moniteur du contrat passé entre parents et un établissement d'enseignement libre, ce contrat comportant essentiellement une obligation d'ordre intellectuel, instruire l'enfant, de laquelle se détache l'obligation de sécurité [2]. « Ce contrat, dit M. Lalou, ne crée donc pas à la charge de l'instituteur, à la différence par exemple du contrat de transport de personnes à l'égard du voiturier, une présomption de faute en cas d'accident survenu à l'enfant. Ce raison-

(1) V. Lalou, note au D. P. 1933-2-134 sous jugement du Trib. Civ. de Bourganeuf du 18 déc. 1931.
(2) V. Mazeaud, *op. cit.* T. I. N°s 152 et sq.

nement s'impose par un argument *a fortiori* quand il s'agit, comme dans l'espèce, non plus de l'instruction d'un enfant, mais de la formation d'un candidat à la conduite d'une automobile, cette formation comportant essentiellement l'usage d'un engin dangereux, et par conséquent un risque. Cet usage prévu par le client et ce risque accepté par lui sont exclusifs de l'idée que le moniteur sera tenu de par son contrat de rendre l'élève sain et sauf. » [1] En dehors de toute convention expresse visant l'obligation de sécurité, la seule prétention de l'élève serait donc d'exiger que le moniteur exécutât son contrat en bon père de famille.

Telle était d'ailleurs à peu près jusqu'ici l'argumentation suivie par le Tribunal de Bourganeuf, qui avait raisonné en envisageant la situation du moniteur par rapport à l'élève comme une situation contractuelle. Mais voilà où le Tribunal fait fausse route. Point n'était besoin, estime M. Lalou, pour prouver l'inexécution du contrat, de faire appel aux articles 1382 et 1383 C. Civ. Il suffisait de faire appel à la notion classique d'exécution du contrat en bon père de famille. Et « le moniteur n'aurait pas exécuté son contrat en bon père de famille s'il avait fait conduire un élève absolument inexpérimenté sur un terrain dangereux, ou sans lui donner les conseils

(1) Cf. conséquences de l'application du risque accepté dans le cas du mécanicien qui prend place dans une automobile devant participer à une course de vitesse (Trib. Civ. Seine 26 nov. 1923. Gaz. Trib. 12 fév. 1925. — Montpellier, 19 janvier 1931. D. H. 1931-188). — Dans le cas du malade qui sollicite un traitement radiothérapique (Trib. Civ. Bouches-du-Rhône, 5 mai 1930. D. H. 1930-389). — Cf. MAZEAUD. T. I. N° 585 et T. II n° 1285.

nécessaires. Mais telle n'était pas en fait la situation, ainsi qu'il appert des constatations relevées par le jugement ».

Puis, réfutant l'objection relative à la question de la preuve — la charge de la preuve incombant à l'élève demandeur en cas d'application des articles 1382 et 1383, la faute du moniteur étant au contraire présumée et cette présomption aggravant la situation du moniteur au cas d'application des règles de la responsabilité contractuelle — M. Lalou prétend que, même en excluant les articles 1382 et 1383 des matières contractuelles, on ne décharge pas nécessairement pour cela le demandeur du fardeau de la preuve. Le demandeur, en effet, doit, aux termes de l'article 1147 C. Civ., prouver « l'inexécution » du contrat ou « le retard » apporté dans son exécution. Or, dans l'espèce, la veuve de l'élève tué au cours d'une leçon de conduite d'automobile, devait, mais n'a pu le faire, prouver que le moniteur n'avait pas exécuté le contrat tel qu'il aurait dû l'être.

Telles sont, en matière d'accident survenu à l'élève au cours d'une leçon de conduite d'automobile, d'une part l'opinion de la jurisprudence, et d'autre part celle de la doctrine : la jurisprudence appliquant les articles 1382 et 1383 C. Civ. aussi bien en matière de leçon bénévole qu'en matière de leçon rétribuée; la doctrine prétendant, au contraire et avec logique, semble-t-il, qu'il y a lieu de distinguer entre la responsabilité contractuelle du moniteur rétribué et la responsabilité délictuelle du moniteur bénévole.

Mais il convient de noter que l'un des principaux intérêts de cette distinction, celui qui est relatif à l'appréciation de la faute, est aujourdhui très discuté

tant en doctrine qu'en jurisprudence. Alors que certains auteurs affirment qu'il y a une différence sensible entre la faute quasi-délictuelle, c'est-à-dire celle que ne commet pas l'excellent père de famille, ou *culpa levissima*, et la faute contractuelle, c'est-à-dire celle que ne commet pas un bon père de famille, ou *culpa levis*, d'autres prétendent au contraire que, à défaut de clause expresse du contrat, il n'existe entre elles aucune différence de degré, qu'en pratique il est impossible de distinguer le bon et l'excellent père de famille, et que *culpa levis* et *culpa levissima*, c'est tout un. « Dans les deux domaines, déclarent M. M. Mazeaud [1], la faute est identique : c'est toujours une erreur de conduite que ne commettrait pas un individu avisé placé dans les mêmes conditions « externes » que le défendeur. » (*Infra* p. 118).

Une autre des différences entre la responsabilité délictuelle et la responsabilité contractuelle, celle qui se rapporte à la charge de la preuve, ne constitue également, pour beaucoup d'auteurs, qu'une apparence. Et l'on a vu comment M. Lalou, par exemple, démontre qu'il n'existe pas de différence essentielle dans la charge de la preuve en matière délictuelle et en matière contractuelle [2].

Resteraient cependant à la distinction précédente un certain nombre d'intérêts, relatifs notamment :

— à l'intervention des clauses de non-responsabilité, parfois possible en matière contractuelle, toujours interdite en matière délictuelle;

---

(1) Mazeaud, *op. cit.* T. I. N^{os} 687 et sq. 704. — V. dans le même sens Planiol, Ripert, Esmein, *op. cit.* T. VI. N° 489, avec références à la jurisprudence.

(2) V. dans le même sens Mazeaud. T. I. N^{os} 692 et sq. — Planiol, Ripert, Esmein, *op. cit.* T. VI. N° 491.

— à la compétence du tribunal. En matière contractuelle, le contractant qui n'a pas exécuté son contrat est poursuivi devant la juridiction civile du lieu de son domicile par son co-contractant, tandis qu'en matière délictuelle le défendeur peut être poursuivi devant la juridiction du lieu de son domicile ou du lieu du délit, juridiction civile, ou répressive si le délit ou quasi-délit civil constitue en même temps un délit pénal;

— à l'étendue de la réparation. D'après les articles 1150 et 1151, le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par dol que l'obligation n'est pas exécutée. En matière délictuelle, la jurisprudence décide en général que l'auteur d'un dommage délictuel doit en réparer l'intégralité, quand même ce dommage n'aurait pas été prévisible au moment où le délit a été commis[1];

— à la prescription de l'action. Elle est en principe de trente ans en matière contractuelle. Elle est de la même durée en matière délictuelle, mais, si le délit constitue en même temps un délit pénal, elle a le même délai que la prescription de l'action publique, c'est-à-dire trois ans pour les délits.

Il importe d'ailleurs d'ajouter que la jurisprudence précédemment étudiée n'est peut-être pas définitive. La question, en matière de leçon de conduite d'automobile, n'a été soumise qu'à la Chambre des Requêtes. Or, la jurisprudence de cette dernière ne

---

(1) Trib. Chambéry, 28 mars 1885. — 15 janvier 1886. S. 1886-2-117. Req. 14 déc. 1926. D. P. 1927-1-105.

se concilie pas avec celle de la Chambre Civile, hostile à toute intrusion des articles 1382 et 1383 en matière contractuelle. Il est donc possible que, si la question est un jour posée devant la Chambre Civile, celle-ci mette en harmonie les règles de la responsabilité en matière de leçon de conduite d'automobile avec celles des autres matières, et notamment avec celles de la responsabilité en matière de transport, en distinguant :

— d'une part, la leçon rétribuée soumise aux règles de la responsabilité contractuelle;

— d'autre part, la leçon bénévole soumise aux règles de la responsabilité délictuelle.

Il convient enfin de préciser que, sur le terrain de la leçon bénévole, il y aurait lieu comme en matière de transport gratuit à une nouvelle discrimination entre l'hypothèse générale où la leçon est donnée dans l'intérêt de l'élève, et le cas, plus exceptionnel, où elle est donnée dans l'intérêt du moniteur. Dans la première hypothèse — qui est celle étudiée au cours de la présente section — l'élève, victime d'un accident, doit, pour obtenir réparation de son préjudice, faire la preuve de la faute du moniteur dans les termes des articles 1382 et 1383 C. Civ. Dans le second cas, au contraire, il serait fondé à se prévaloir, à l'égard du moniteur, de la présomption de responsabilité de l'article 1384 § I. Ce sera, par exemple, le cas d'un moniteur donnant des leçons à une personne qui, une fois en possession de son permis de conduire, sera susceptible de lui rendre des services. Il y a lieu toutefois de réserver ici le domaine d'application possible de la loi sur les accidents du travail.

Section II

DE LA RESPONSABILITE DES ACCIDENTS SURVENUS AU MONITEUR AU COURS DE LA LEÇON DE CONDUITE D'AUTOMOBILE

Le transporteur participe seul à la conduite de la voiture. En cas d'accident, il n'a aucun recours contre les personnes qu'il transporte, à moins qu'il ne s'estime en mesure de prouver contre elles une faute génératrice de l'accident : l'une d'elles a, par exemple, pour une cause quelconque, saisi le volant des mains du conducteur et imprimé à l'automobile une direction malencontreuse.

En matière de leçon de conduite d'automobile, au contraire, deux personnes, le moniteur et l'élève, concourent à la marche de la voiture. La direction de celle-ci dépend à la fois de l'aptitude et de l'habileté de l'élève, et du degré de surveillance et d'attention du moniteur. Et, parfois, la surveillance du moniteur est insuffisante à remédier à la maladresse de l'élève. Alors qu'en matière de transport, les accidents dûs à la faute du transporté et les procès intentés par le transporteur au transporté sont exceptionnels, en matière de leçon de conduite les accidents dûs à la faute de l'élève et les actions intentées par le moniteur contre l'élève pourront être assez fréquents.

Or, de même que l'élève au cours d'une leçon bénévole, le moniteur offre ou accepte de participer à l'usage gracieux de la voiture en pleine connaissance des dangers auxquels il s'expose : il sait les risques qui peuvent résulter de la conduite d'une automobile par un élève inexpérimenté.

Aussi, là encore, l'application des articles 1382 et 1383 C. Civ. a été consacrée par la jurisprudence dans les rapports du moniteur avec l'élève : le moniteur blessé au cours d'un accident doit, pour obtenir réparation de son préjudice, faire la preuve de la faute personnelle de l'élève [1]. Mais là également, comme dans l'hypothèse où l'élève est blessé, la jurisprudence n'établit aucune discrimination entre la leçon bénévole et la leçon rétribuée.

« Attendu, dit la Cour de Dijon [2], qu'il importe peu que cette leçon ait été donnée à titre gratuit, aucune différence ne devant être faite entre la responsabilité du professeur bénévole et celle du professeur rétribué, le rôle joué par le moniteur étant, en effet, identique dans l'un et l'autre cas. »

« Attendu, déclare d'autre part le Tribunal Civil d'Espalion [3], dans une espèce où il s'agissait d'une leçon rétribuée, qu'en fait L... a méconnu les obligations que lui imposait son rôle de moniteur, en n'exerçant pas une surveillance plus attentive et en ne prenant pas, au besoin, le volant placé dans les mains encore inhabiles de F... au moment d'un croisement de la route;

« Que L..., ayant à s'imputer à faute l'accident dont il a été victime, ne peut donc en poursuivre la réparation contre F... (l'élève), et que l'action en dommages-intérêts par lui intentée contre ce dernier doit être rejetée. »

---

(1) Il est à noter que l'élève, contrairement au moniteur (cf. *Supra*, p. 66), n'est pas responsable de toute faute quelconque. V. pour l'appréciation de sa faute au chapitre de la responsabilité pénale. Cf. *Infra*, p. 111.

(2) Dijon, Ch. Correct., 6 avril 1932. D. H. 1932-354.

(3) T. Civ. Espalion, 26 nov. 1925. La loi 9/10 déc. 1925.

Citons enfin un arrêt de la Cour de Lyon du 4 mars 1931 [1] :

« Attendu que, du fait qu'une personne inexpérimentée reçoit des leçons de conduite d'automobile, il ne s'ensuit nullement qu'elle doive dans tous les cas être déclarée irresponsable des accidents qu'elle occasionne; que, sans doute, il y aura à rechercher si le moniteur n'a pas commis de négligences ou d'imprudences en laissant la direction de la voiture à son élève dans la traversée d'endroits dangereux, mais que cette responsabilité n'exclut pas celle de ce dernier, auteur responsable de l'accident;

« Attendu, dans l'espèce, que la voiture pilotée par M[t] s'est renversée dans un virage particulièrement difficultueux; que M[r], le moniteur, seule victime de l'accident, assis au côté de M[t], son élève, pouvait et devait lui donner conseil ou assistance, en vue d'éviter l'embardée accidentelle; qu'il a commis une imprudence en négligeant cette obligation et doit, en conséquence, subir une partie du préjudice que les éléments de la cause permettent d'évaluer à moitié. »

Telle est la jurisprudence. Sans le dire expressément, elle fonde cependant ses décisions sur l'idée de responsabilité délictuelle.

Or, en bonne logique, il y aurait lieu, semble-t-il, d'établir une distinction analogue à celle que nous avons faite dans l'hypothèse où l'élève était la victime, distinction entre la leçon du moniteur bénévole et celle du professionnel.

---

(1) Monit. Judic. Lyon 12 fév. 1932.

S'agit-il d'une leçon bénévole, le moniteur devrait, pour obtenir réparation du préjudice subi, faire la preuve de la faute personnelle de l'élève, en vertu des articles 1382 et 1383 C. Civ. Seulement, une difficulté surgit ici. S'il est vrai que le moniteur bénévole, au même titre que l'élève, a accepté, en connaissance des dangers qui pouvaient en résulter, de participer à l'usage gracieux de l'automobile, ce caractère gratuit n'existe que du côté de l'élève. La leçon bénévole ne profite ordinairement qu'à ce dernier. Le moniteur bénévole agit par complaisance, obligeance; l'usage qu'il fait de l'automobile en donnant à un ami une leçon de conduite ne lui est d'aucun profit. L'élève est, par les connaissances qu'il acquiert au cours de la leçon, l'unique bénéficiaire à la fois de la complaisance du moniteur bénévole et de l'usage de l'automobile. On pourrait alors songer à l'application de l'article 1384 § I en faveur du moniteur, bénéfice accordé au transporté quand le transport a lieu uniquement dans l'intérêt du transporteur.

La réponse est facile. Sur qui pèse, en effet, la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384 § I ? Sur le gardien de la chose. Or on a vu au chapitre précédent qu'en principe le gardien de l'automobile est précisément le moniteur lui-même. Il n'en va autrement, d'après la jurisprudence[1], que dans l'hypothèse où l'élève est propriétaire de l'automobile et a, dans son seul intérêt, pour prendre une leçon de conduite, confié la direction de ce véhicule à un moniteur bénévole choisi par lui et placé auprès de lui

(1) Paris, 5 juin 1931, *précité*, p. 39.

pour le surveiller : il conserve alors la garde juridique de cette chose inanimée.

De ce qui précède, il faut donc conclure que :

1° Si la leçon bénévole est donnée sur une voiture appartenant au moniteur, même dans l'intérêt exclusif de l'élève, le moniteur, restant le gardien, ne peut obtenir réparation qu'en prouvant la faute personnelle de l'élève au sens des articles 1382 et 1383 du Code Civil. Il en serait de même, à plus forte raison, si la leçon avait pour objet l'intérêt du moniteur lui-même, si elle était donnée, par exemple, à l'un de ses préposés qui, une fois en possession de son permis de conduire, devrait lui rendre certains services;

2° Si la leçon bénévole est donnée sur une automobile appartenant à l'élève et dans l'unique intérêt de ce dernier, le moniteur blessé est en droit d'invoquer le bénéfice de l'article 1384 § I à l'encontre de l'élève considéré comme ayant conservé la garde juridique de son automobile.

Telle est, semble-t-il, la solution logique qui doit s'imposer en matière de leçon bénévole. Il reste à examiner celle qui devrait prévaloir quand la leçon est rétribuée. Il y a alors contrat entre le moniteur et l'élève, contrat exclusif de toute obligation de sécurité à la charge du moniteur et, à plus forte raison, à la charge de l'élève. Il ne s'ensuit pas cependant que l'élève doive être à l'abri de toute responsabilité. Tout contractant reste, en effet, tenu de sa faute lourde en dépit des clauses restrictives du contrat. Or, si, dans l'espèce, l'élève ne s'est pas engagé implicitement à ne commettre aucune faute, son absence d'engagement ne porte que sur les fautes légères, les

fautes inévitables pour tout débutant, celles qui sont dues à l'ignorance du mécanisme de l'automobile, et aussi à la maladresse, à l'inexpérience de ce débutant. C'est si vrai que l'élève ne s'engage pas à ne point commettre ces fautes, c'est que la leçon a précisément pour but de lui apprendre à les éviter, à les corriger. Mais ce dont à l'inverse l'élève ne peut s'exonérer, c'est de ses fautes inexcusables, impardonnables, grossières, que tout débutant quelque peu attentif peut facilement éviter. Et le moniteur désirant obtenir réparation devra prouver l'inexécution du contrat par la faute impardonnable de l'élève.

Section III

DE LA RESPONSABILITE DES ACCIDENTS SURVENUS A DES TIERS AYANT PRIS PLACE DANS L'AUTOMOBILE AU COURS DE LA LEÇON DE CONDUITE

Un tiers peut au cours de la leçon prendre place dans l'automobile. Cette occupation est généralement bénévole et obéit aux règles de la responsabilité en matière de transport gratuit (*Supra*, p. 60). Ce tiers qui, pour son agrément ou pour une raison quelconque est monté gratuitement dans l'automobile, doit, pour obtenir réparation du préjudice qu'il a subi par le fait d'un accident, faire la preuve de la faute personnelle soit du moniteur, soit de l'élève, soit de leur faute commune.

Ce tiers peut être notamment le maître de l'élève, qui a, par exemple, tenu à se rendre compte des pro-

grès et des capacités de ce dernier. Mais, en admettant même que ce maître ait passé un contrat avec un moniteur professionnel qui s'engage à donner des leçons à son domestique, les rapports entre ce moniteur et le maître n'en sont pas moins dans la circonstance de nature gratuite, car, ce à quoi le moniteur s'engage, c'est à enseigner l'élève et non à transporter le maître. Ajoutons d'ailleurs qu'il pourra résulter des circonstances de la cause que ce maître, s'il est propriétaire de l'automobile, en est resté, même au cours de la leçon, le gardien juridique et qu'ainsi, à plus forte raison, son recours ne peut être fondé que sur les articles 1382 et 1383 du Code Civil.

Il est cependant un cas où l'on peut envisager entre le moniteur et l'occupant des rapports de nature contractuelle. C'est dans l'hypothèse de la leçon collective[1]. Il arrive qu'un moniteur professionnel emmène dans sa voiture plusieurs élèves à qui il confie successivement le volant, de sorte que chacun d'eux tire profit des conseils et des observations donnés à celui qui conduit.

Un accident survient au cours duquel est blessé l'un des élèves autre que celui qui tient le volant. Il semble que l'obligation du moniteur à l'égard de ces élèves puisse se dédoubler, d'une part, en une obligation d'enseigner et, d'autre part, en une obligation de transporter, laquelle, aux termes d'une jurisprudence constante, renferme implicitement l'obligation de sécurité. On peut donc dire que le moniteur engage sa responsabilité contractuelle à l'égard de ses élèves

(1) Cf. Bertin, *op. cit.*, p. 66.

qui occupent l'automobile sans participer à sa direction. Bien entendu il conserve de son côté un recours contre l'élève qui conduit et qui aurait causé l'accident par sa faute personnelle.

Mais l'élève victime pourrait-il actionner directement l'élève qui conduit, en se plaçant sur le terrain de la responsabilité délictuelle, puisqu'il n'existe entre eux aucun lien de nature contractuelle? Rien ne s'y oppose, semble-t-il, mais il lui faudrait prouver la faute personnelle de cet élève, car la présomption de responsabilité ne s'applique qu'au gardien de l'automobile qui en l'occurrence est le moniteur. Cette hypothèse est d'ailleurs théorique : l'élève victime se gardera bien d'user de ce recours difficile alors qu'il est protégé par la responsabilité contractuelle du moniteur; l'inexécution du contrat par ce dernier résulte le plus souvent du fait même de l'accident, il n'a pas rempli l'obligation de sécurité à laquelle il était tenu, et l'on a vu que le « fait de l'élève » ne peut être assimilé au « fait du tiers » qui le dégagerait de sa responsabilité. L'élève victime ne s'adresserait directement à l'élève qui conduit que dans le cas, aujourd'hui exceptionnel, où le moniteur serait insolvable ou non assuré.

Section IV

DE LA RESPONSABILITE DES ACCIDENTS MATERIELS

Il s'agit ici des dégâts causés à l'automobile sur laquelle se donne la leçon de conduite. En ce qui concerne les dégâts causés par cette automobile à des

choses qui lui sont complètement étrangères, par exemple à un mur, à une vitrine, les propriétaires de ces choses sont protégés par la présomption de responsabilité de l'article 1384 § I qui pèse sur le gardien de l'automobile.

La question est plus délicate pour les dégâts causés à l'automobile elle-même. S'il s'agit d'une leçon rétribuée donnée sur une voiture appartenant à l'élève, il paraît difficile d'admettre qu'il y ait contrat de louage de chose. Il semble que le fait de la remise de l'automobile au moniteur fait partie intégrante du contrat général d'enseignement de conduite d'automobile intervenu entre l'élève et le moniteur. Il n'y aurait contrat de louage que dans le cas exceptionnel où la voiture serait la propriété d'un tiers et remise à titre onéreux au moniteur. Si, enfin, c'est le moniteur qui est propriétaire de l'automobile, il n'y a certainement pas louage de chose, puisque le moniteur ne se dessaisit pas de la chose; il en reste le gardien. L'usage de la voiture par l'élève pendant le temps de la leçon fait ici également partie intégrante du contrat d'enseignement intervenu entre le moniteur et l'élève. De toute façon, dans ces hypothèses, le propriétaire de l'automobile est protégé par les règles de la responsabilité contractuelle.

S'agit-il au contraire d'une leçon bénévole? On pense immédiatement au prêt à usage ou commodat qui est un contrat à titre gratuit. Cela n'est vrai que si la voiture, propriété d'un tiers, est prêtée par celui-ci, même pour une leçon rétribuée. Il en va autrement si elle appartient personnellement à l'élève ou au moniteur. Si l'automobile est la propriété de l'élève, on ne peut admettre qu'il la prête au moniteur. Le

commodat est un contrat de bienfaisance, de nature essentiellement gratuite. Or, en l'occurrence, la remise de la voiture au moniteur, si remise il y a, ne constitue pas à l'égard de ce dernier un contrat de bienfaisance, le but même de cette remise, la leçon bénévole, ayant précisément lieu dans l'intérêt de l'élève : on ne peut concevoir le commodant comme l'unique bénéficiaire du prêt, le commodat ayant lieu dans l'intérêt du commodataire qui, ici, serait le moniteur. Ajoutons, d'autre part, que dans la circonstance, la jurisprudence estime que l'élève conserve la garde juridique de sa voiture et qu'il n'y a ainsi aucun transfert de l'automobile entre les mains du moniteur avec la responsabilité qui en découle (*Supra*, p. 39). Si l'automobile appartient au moniteur, la question est encore plus simple, puisque, de jurisprudence constante, il conserve la garde de celle-ci, il ne la prête pas à l'élève.

A défaut de contrat réglant entre moniteur bénévole et élève la question des dégâts survenus à l'automobile, il faut donc revenir sur le terrain de la responsabilité délictuelle et décider que pour obtenir réparation, l'élève devra prouver la faute du moniteur, et réciproquement le moniteur la faute de l'élève, selon que l'automobile accidentée est la propriété de l'un ou de l'autre.

TITRE II

De la responsabilité civile des accidents survenus au cours de l'épreuve du permis de conduire

La nécessité de l'examen du permis de conduire a été très contestée [1]. On a prétendu que ses garanties étaient illusoires et que les débutants, conscients de leur inexpérience, ne causaient pas plus d'accidents que les conducteurs expérimentés trop confiants dans leur habitude. On a invoqué également l'exemple de pays où l'institution du permis de conduire n'existe pas et où les accidents ne sont pas — toutes proportions gardées — plus nombreux qu'en France.

Ces arguments firent impression sur la Commission Centrale des Automobiles qui, dans sa séance du

(1) V. Margueron : *Le Droit Routier.* — Perraud-Charmantier : *Manuel pratique de l'Automobilisme.* — Blaisot : *Commentaires du Code de la Route.*

Dans certains pays le permis de conduire est délivré sans examen préalable, sur simple demande de l'intéressé.

28 novembre 1919, vota une résolution tendant à la suppression du permis de conduire. Mais le Parlement ne s'engagea pas dans cette voie. Bien au contraire, depuis 1919, la délivrance du permis de conduire a été orientée vers une sévérité de plus en plus excessive (décrets des 27 mai 1921, 31 août 1921, 31 décembre 1922, 12 avril 1927, 5 octobre 1929. — Circulaires du Ministre des Travaux Publics des 16 mars 1923, 18 juillet 1926).

Il faut admettre cependant que le permis de conduire ne constitue pas toujours à l'égard de celui qui le possède l'indice de garanties vraiment sérieuses. Beaucoup de conducteurs penseront que toutes les imprudences leur seront permises après l'obtention du permis. Aussi à côté de ce remède préventif pour la sécurité publique que constitue l'obligation du permis de conduire, la loi a-t-elle créé un remède répressif en organisant l'annulation et la suspension du permis de conduire pour les conducteurs qui auront été condamnés pour infractions au code de la route, pour délit d'homicide ou de blessures par imprudence, délit de fuite, ivresse[1]. La décision de suspension ou

(1) Le permis de conduire peut être également retiré pour incapacité permanente du conducteur. Cette mesure est d'ailleurs d'une application rare, car en fait, aucune autorité ne prend l'initiative de la provoquer, à moins que le conducteur n'appelle sur lui l'attention en causant un accident. Aussi, pour rendre cette mesure effective, a-t-on récemment préconisé l'obligation pour les conducteurs de se soumettre à un examen médical périodique. (V. journal *L'Ouest-Automobile* de mai 1938). En attendant d'ailleurs l'extension de cet examen à tous les candidats au permis de conduire, un examen médical unique, antérieur à la délivrance du titre, est déjà obligatoire pour l'obtention du permis poids lourds et du permis de transports en commun; et un décret du 25 février 1938 (art. 33) a rendu cet examen périodiquement renouvelable pour les conducteurs de véhicules assurant des services publics de transports en commun de voyageurs.

d'annulation est prononcée, non par le Tribunal, mais par le Préfet dans la forme d'un arrêté individuel.

Aux termes des décrets du 10 mars 1899, 15 septembre 1901 et 27 mai 1921, le certificat de capacité était délivré sur l'avis favorable du Service des Mines. L'examen du permis de conduire fut ainsi subi devant les Ingénieurs des Mines jusqu'en 1924. A cette époque l'Administration, obéissant à diverses raisons qu'il est superflu de rapporter ici, confia à l'Union Nationale des Associations de Tourisme (U. N. A. T.) qui groupe ensemble les principales associations automobiles et de tourisme, le soin de faire subir aux candidats les épreuves réglementaires par des Inspecteurs de ses services. D'ailleurs certaines mesures ont été prises pour éviter les abus qui pourraient résulter de l'exercice par un organisme privé des actes de puissance publique. Les Inspecteurs de l'U. N. A. T. doivent être agréés individuellement par le Ministre des Travaux Publics qui conserve la faculté de retirer à tout instant son agrément. D'autre part, et en principe (car la pratique est assez différente), l'U. N. A. T. ne délivre pas directement les certificats de capacité, elle se borne à émettre des avis aux Préfets à qui le pouvoir de décision est réservé : toutefois le Préfet ne peut délivrer un permis sur avis défavorable de l'Inspecteur. Enfin, les examens restent placés sous le contrôle permanent des Ingénieurs en Chef des Mines.

Cette nouvelle organisation des examens du permis de conduire, peu dispendieuse pour l'Etat, a produit d'heureux résultats. Notamment l'U. N. A. T. est parvenue à relever sensiblement le niveau des examens, et elle a pu, en outre, établir avec ses propres ressources un répertoire central des permis de

conduire qui permet de rendre effectives les mesures de la suspension et de l'annulation du titre prévues par l'article 29 du Code de la Route.

Les conditions suivant lesquelles l'aptitude des candidats doit être appréciée sont indiquées par la Circulaire du Ministre des Travaux Publics du 10 avril 1899 :

« L'examinateur, y est-il dit, aura à apprécier notamment la prudence, le sang-froid et la présence d'esprit du candidat, la justesse de son coup d'œil, la sûreté de sa direction, son habileté à varier, suivant les besoins, la vitesse du véhicule, la promptitude avec laquelle il met en œuvre, lorsqu'il y a lieu, les moyens de freinage et d'arrêt, et les sentiments qu'il a des nécessités de la circulation sur la voie publique » [1].

Ainsi donc, le rôle de l'examinateur diffère totalement de celui du moniteur. Le moniteur joue un rôle actif dans la marche de l'automobile, c'est lui qui en principe, de par lui-même ou par l'intermédiaire de l'élève, en assure la conduite effective. L'examinateur, au contraire, n'a qu'un rôle passif, la conduite de l'automobile est assurée par le candidat. L'examinateur « n'a qu'à éprouver la capacité à la fois technique et pratique des candidats en même temps que leur maîtrise et leur sang-froid, en ne perdant pas de vue que le permis de conduire n'a d'autre raison que la protection du public » [2].

De cette différence dans les fonctions découle une différence dans la charge de la responsabilité.

(1) *J. O.* du 14 avril 1899. et D. P. 1899-4-68.
(2) Toulouse, 8 janv. 1931. D. H. 1931-126. Gaz. Pal. 1931-1-593.

CHAPITRE PREMIER

De la responsabilité civile des accidents causés à un tiers au cours de l'examen du permis de conduire

C'est en principe l'application du droit commun qui régit la responsabilité des accidents causés par une chose inanimée : le gardien de la chose en est présumé responsable aux termes de l'article 1384 § I du Code Civil.

Mais là encore la question n'est que déplacée et se ramène à rechercher qui est le gardien de l'automobile pendant la durée de l'examen.

Au cours de la leçon, l'élève ne pouvait généralement pas être considéré comme ayant la garde de la voiture. A ce moment il n'agissait pas en complète indépendance, il n'était pas libre de ses mouvements et ne constituait qu'un instrument plus ou moins docile entre les mains du moniteur dont il devait en principe exécuter les ordres et suivre les conseils.

Il n'en est plus de même pendant l'examen. Evidemment le candidat doit se conformer à l'obligation d'accomplir certaines manœuvres qui lui sont prescrites par l'examinateur, ou plutôt par les règle-

ments, car l'examinateur n'est que l'agent d'exécution des règlements. Mais dans le cadre de ces manœuvres exigées de tout candidat au permis de conduire, ce dernier agit en pleine indépendance, il ne subit aucune pression, ne reçoit aucun conseil. Il est à ce moment présumé capable de conduire seul sans l'assistance d'une tierce personne, il assure la conduite effective du véhicule.

Il en résulte qu'ayant généralement seul sur la voiture un pouvoir de direction, le candidat doit être, au cours de l'examen, considéré comme ayant la garde de la voiture et responsable en cas d'accident.

S'il est propriétaire de l'automobile, il n'y a pas de difficulté : il en a à la fois la garde juridique et la garde matérielle. La conception de la garde-profit et celle de la garde-direction expliquent l'une et l'autre la responsabilité du candidat. Celui-ci retire un profit de l'usage de sa voiture du fait que le but même de l'examen est l'obtention d'un brevet qui lui permettra de se servir librement du véhicule qui lui appartient, soit pour son agrément, soit pour les besoins de sa profession. Si l'on peut admettre d'autre part que l'examinateur retire lui aussi un profit indirect de l'usage de la voiture par la rémunération que lui valent ses fonctions, il n'est cependant pas douteux que l'intention des parties et surtout celle de la loi sont de laisser tout entières à la charge du candidat la garde de la voiture et la responsabilité des accidents.

La théorie de la garde-direction — qui est celle de la jurisprudence dominante — explique encore plus simplement la responsabilité du candidat. Nous avons dit que lui seul, au cours de l'examen, assure la

conduite, la direction effective de l'automobile. Propriétaire de la voiture, gardien juridique originaire de celle-ci, il le reste au cours de l'épreuve, il n'en a nullement transféré la garde à l'examinateur.

C'est ce qui ressort clairement des termes d'un arrêt de la Cour de Riom du 24 mai 1938 [1] :

« Considérant, dit l'arrêt, qu'à la différence du professeur ou moniteur qui apprend, à un débutant la manière de conduire un véhicule automobile, l'examinateur n'a ni la garde, ni la direction de la voiture que dirige sous ses yeux le candidat, ce qui exclut déjà, en ce qui le concerne, l'application de l'article 1384 du Code Civil...; que l'examinateur n'a pas à surveiller le postulant, ni à lui donner des conseils, ni par conséquent à lui signaler le danger d'une manœuvre à exécuter; que son rôle se réduit à constater la capacité du candidat, à le placer devant les difficultés qu'il est appelé à rencontrer journellement dans la conduite de sa voiture, et à vérifier la manière dont il les résoud de façon à pouvoir, en connaissance de cause, lui accorder le permis de conduire ou au contraire le lui refuser ».

La question est plus délicate quand l'automobile n'appartient pas au candidat. L'espèce suivante s'est présentée devant le Tribunal Correctionnel de Montauban et, en appel, devant la Cour de Toulouse. Le candidat passait l'examen sur la voiture de son patron. Ce dernier avait été le moniteur de son préposé, et, bien que connaissant son insuffisante préparation, il

(1) Gaz. Pal. 1938-2-429.

lui avait donné l'ordre de se présenter à l'examen, pressé de le voir titulaire du permis de conduire et lui rendre les services qu'il en escomptait pour les besoins de son commerce. Enfin, le patron avait, au cours de l'épreuve, pris place dans la voiture, espérant sans doute que sa présence donnerait au candidat une plus grande confiance.

Le Tribunal Correctionnel de Montauban, dans son jugement du 15 novembre 1930, avait assimilé la situation de l'examinateur à celle du moniteur. La Cour de Toulouse, par arrêt du 8 janvier 1931 [1], réforma, avec juste raison, la décision des premiers juges. Elle déclara le patron civilement responsable en tant que commettant du candidat. Le candidat, en effet, était toujours, au temps de l'épreuve, dans l'exercice de ses fonctions de préposé, il agissait sur l'ordre de son patron, dans son intérêt. En outre, l'existence de certaines autres circonstances particulières — le patron avait été le moniteur du candidat, il était le propriétaire de l'automobile, il y avait pris place au cours de l'épreuve — pouvait corroborer, dans une mesure plus ou moins discutable, cette opinion qu'il existait toujours à ce moment entre le patron et le candidat les rapports de commettant à préposé.

Mais, au lieu de faire appel à la notion de commettant pour retenir la responsabilité civile du patron, la Cour aurait pu, si l'affaire avait été portée devant la juridiction civile, aboutir au même résultat en faisant appel à la notion de gardien. Propriétaire de l'automobile, le patron, en effet, en était le gardien

(1) *Précité*, p. 88.

originaire. C'était lui, d'autre part, qui avait donné l'ordre à son préposé de se présenter à l'examen, et, par là, le candidat, en assumant la direction et la garde matérielle de la voiture, ne faisait qu'obéir à son commettant qui en avait conservé la garde juridique. Au moment de l'examen, ce dernier tirait également de l'usage de la voiture un profit, que devait lui valoir l'obtention du permis de conduire par son préposé; c'était dans l'intérêt du commettant que le préposé subissait l'examen. Enfin, il est admis que le gardien d'une chose ne se décharge pas de la garde et de la responsabilité en confiant cette chose à son préposé. Le candidat agissant ici en qualité de préposé, on en aurait conclu que le patron avait conservé la garde juridique de son automobile et qu'il était responsable des accidents qu'elle pouvait occasionner aux mains de son préposé.

Le Tribunal Correctionnel de la Seine [1] a eu à juger un candidat qui avait causé un accident alors qu'il subissait l'épreuve du permis de conduire sur la voiture de son moniteur. Ce dernier, assigné comme civilement responsable en tant que commettant du candidat, fut, à juste titre, mis hors de cause par le Tribunal.

« Attendu, déclare le jugement, que si le professeur L... qui avait instruit le candidat D... était présent à l'examen et avait fourni la voiture, il n'apparaît pas qu'au moment de l'accident il existait le moindre lieu de subordination entre lui et D...; qu'il était simple spectateur; qu'aucune responsabilité civile découlant exclusivement du délit ne peut être relevée;

---

(1) Trib. Correct. Seine, 13 nov. 1933. Gaz. Pal. 1933-2-1033.

qu'ainsi il doit être mis présentement hors de cause. » [1].

Quand il s'agit, en effet, d'un moniteur professionnel ou bénévole, qui n'a d'autres rapports avec l'élève que ceux qui existent entre eux au moment de la leçon, on a vu qu'il ne pouvait déjà pas être considéré comme le commettant de l'élève. A plus forte raison en est-il de même quand cet élève est devenu un candidat et qu'il n'existe plus entre eux aucun rapport de surveillance.

L'hypothèse diffère totalement de la précédente où le moniteur était en outre le maître du candidat qui passait l'examen du permis de conduire dans l'intérêt et sur l'ordre de ce maître. Il n'en va plus de même dans la circonstance actuellement envisagée où le candidat subissait l'épreuve du permis de conduire dans son intérêt personnel : c'est lui qui retirait de l'usage de la voiture le profit principal et direct, si l'on excepte toutefois le profit moral et indirect que constitue pour la réputation du moniteur professionnel le succès de ses élèves. On ne pouvait dire, d'autre part, que le moniteur avait conservé la direction de l'automobile au temps de l'examen; il en avait transféré librement la garde juridique et matérielle à l'élève-candidat. S'il assistait à l'épreuve, ce n'était qu'en simple spectateur. Et l'on ne peut assimiler à l'ordre d'un patron les conseils du moniteur invitant l'élève suffisamment instruit à se

---

(1) Seule, la responsabilité du candidat fut retenue en raison de sa faute personnelle. L'action étant portée devant la juridiction pénale, il ne pouvait, en effet, être déclaré responsable en vertu de l'article 1384 § 1er, C. Civ. comme il eut pu l'être si l'affaire avait été soumise à la juridiction civile.

présenter à l'examen du permis de conduire : tout au plus y aurait-il là, de la part du moniteur, une responsabilité morale difficile à sanctionner [1].

De l'étude précédente, on peut déduire le principe que toutes les fois que le candidat subit l'épreuve du permis de conduire sur une automobile lui appartenant, ou appartenant à un tiers, mais dans son intérêt personnel et sans qu'il résulte des circonstances de la cause l'existence de rapports de subordination vis-à-vis d'autrui, ce candidat doit être considéré comme ayant la garde juridique et matérielle de l'automobile, et responsable en cette qualité des accidents occasionnés au cours de l'examen.

Il importe de rechercher maintenant si l'examinateur peut être considéré comme un tiers dont la faute constitue une cause d'exonération de responsabilité pour le candidat. On sait, d'une part, que le tiers est celui dont le gardien de la chose dommageable ne doit pas répondre et que, d'autre part, pour emporter exonération de la responsabilité du gardien, le fait du tiers doit être imprévisible et irrésistible.

Or, la faute de l'examinateur, dans les cas exceptionnels où on peut la retenir, est généralement une faute d'abstention, essentiellement « prévisible » et

(1)) Remarquons d'ailleurs qu'en dépit de cette solution, dans le cas où le candidat subit l'épreuve du permis de conduire sur la voiture de son moniteur professionnel, les intérêts de la victime se trouvent souvent préservés par ce fait que beaucoup de moniteurs professionnels sont assurés pour les accidents causés par leurs élèves conduisant la voiture-école, non seulement au cours d'une leçon, mais aussi au moment de l'examen du permis de conduire. Ceci, bien entendu, sous réserve du recours de l'assureur contre l'élève auteur de l'accident.

« résistible ». L'examinateur, dans la conduite même de l'automobile, n'a rien à faire, il doit laisser faire le candidat. Tout au plus pourrait-on lui reprocher d'être resté absolument impassible en présence d'une erreur grossière du candidat devant fatalement conduire à un accident, de ne pas lui avoir signalé un danger grave, d'avoir persisté à examiner un candidat dont l'affolement, la nervosité, l'appréhension qu'il manifestait dès le début de l'épreuve étaient de nature à faire craindre un accident. Or, ce sont là des fautes d'abstention qui ne revêtent pas les caractères de la force majeure.

Le Tribunal Civil de Clermont-Ferrand, dans un jugement du 12 février 1937 [1], avait vu une cause étrangère exonératoire de la responsabilité du candidat dans ce fait que l'examinateur lui avait prescrit un virage dans une rue s'ouvrant à gauche au moment où arrivait une motocyclette en sens inverse : le Tribunal estimait que l'exécution de ce mouvement, tel qu'il avait été ordonné par l'examinateur, avait entraîné nécessairement l'accident. Mais la Cour de Riom, par arrêt du 24 mai 1938 [1], réforma cette décision, considérant qu'en donnant cet ordre l'examinateur avait voulu voir si le candidat prendrait ou non les précautions commandées par la prudence et prévues par le Code de la Route : l'exécution de l'ordre ne devait pas nécessairement entraîner l'accident, et la Cour estima même que l'examinateur n'avait commis aucune faute.

Mais si le candidat ne peut ainsi, à l'égard de la victime, s'exonérer de sa responsabilité en invoquant

(1) Gaz. Pal. 1938-2-429.

le fait de l'examinateur, il n'en conserve pas moins une action récursoire, soit contre cet examinateur qui aurait commis une faute personnelle, soit contre l'Etat s'il s'agit d'une faute de service ou même d'une faute personnelle de l'examinateur, à charge évidemment de rapporter la preuve de cette faute. En effet, bien qu'étant en principe les agents de l'U.N.A.T., la jurisprudence paraît, dans certaines circonstances, assimiler la situation des examinateurs à celle de véritables fonctionnaires, ainsi qu'il résulte des termes d'un arrêt du Conseil d'Etat du 31 octobre 1928 [1].

Le bénéfice de l'action accordée au candidat se déduit implicitement des termes de cet arrêt qui déclare que le conducteur d'une automobile condamné à la suite d'un accident mortel à verser une indemnité à la veuve de la victime ne saurait demander à l'Etat le remboursement de cette indemnité en soutenant que ledit accident est imputable à la faute du fonctionnaire chargé de lui faire passer l'examen du permis de conduire, alors qu'il n'y a eu, dans l'organisation ou l'exécution du service public, aucune faute manifeste et de particulière gravité de nature à engager la responsabilité de l'Etat à l'égard du requérant.

Il en résulte que si le candidat avait pu établir une faute personnelle de l'examinateur ou une faute dans l'organisation du service, son action contre l'examinateur ou contre l'Etat eut été fondée.

Il convient enfin d'envisager très brièvement la question de l'assurance. En matière de leçon de

(1) D. P. 1929-3-1. Gaz. Pal. 1928-2-792. V. *infra*, p. 101.

conduite, une certaine jurisprudence estimait que la direction effective de l'automobile était assumée par le moniteur et qu'en conséquence, la clause de police exigeant, sous peine de déchéance, que le conducteur de la voiture assurée fût muni d'un permis de conduire se trouvait ainsi privée d'effets.

Il est bien évident qu'en l'espèce la jurisprudence ne saurait avoir recours à un tel subterfuge, le véritable conducteur étant ici le candidat. Si la voiture appartient à ce dernier ou à un tiers, il est donc nécessaire, pour que le risque soit couvert, que la garantie des accidents causés au cours de l'épreuve du permis de conduire soit stipulée d'une manière expresse dans la police. C'est ce que stipulent de leur assureur beaucoup de moniteurs professionnels qui mettent leur voiture à la disposition de leurs élèves pour l'épreuve du permis de conduire.

CHAPITRRE II

De la responsabilité des accidents survenus à l'examinateur ou au candidat au cours de l'examen du permis de conduire

Rappelons que, dans l'hypothèse d'un accident survenu à l'élève ou au moniteur au cours d'une leçon de conduite, la jurisprudence, sans rechercher s'il existe entre eux un contrat, impose à la victime la charge de prouver la faute du défendeur, au sens des articles 1382 et 1383 C. Civ., alors qu'il serait conforme au droit et à la logique de distinguer la leçon bénévole et la leçon rétribuée, et d'appliquer, dans ce dernier cas, les principes de la responsabilité contractuelle.

On ne peut ici envisager l'hypothèse d'un contrat intervenu entre le candidat, d'une part, qui s'engagerait à verser les droits requis, et l'Etat, d'autre part, qui s'engagerait à délivrer au candidat qui aura satisfait aux épreuves un certificat de capacité pour la conduite des automobiles. Il n'y a là en réalité qu'une obligation légale, faite à toute personne désirant piloter une automobile, de subir au préalable une épreuve de capacité.

La jurisprudence ne paraît pas avoir eu l'occasion de se prononcer dans l'espèce. Mais il semble bien que la solution doive être recherchée dans une combinaison des principes du Droit civil avec ceux du Droit administratif.

Il y a tout d'abord une hypothèse où les règles du Droit administratif n'ont pas lieu d'intervenir : c'est celle où l'examinateur est victime. Il est alors dans la situation de toute personne agissant, en vertu des principes du Droit civil, contre un simple particulier pour lui réclamer réparation du préjudice que ce dernier lui a causé. Mais si l'examinateur, de même que le moniteur, accepte de participer à l'usage de l'automobile en connaissance des risques auxquels il s'expose, cet usage ne présente pour lui aucun caractère gratuit justifiant l'application de l'article 1382 C. Civ. On est en conséquence tenté d'admettre l'examinateur au bénéfice de l'article 1384 § I C. Civ. à l'encontre du candidat gardien du véhicule. Il y a lieu d'ailleurs de remarquer que l'action ne sera pas intentée par l'examinateur lui-même, mais bien plutôt par l'assurance contractée à son profit par l'U.N.A.T. qui, l'ayant ainsi désintéressé de son dommage, se trouvera subrogée dans ses droits contre l'auteur de l'accident.

La question est plus délicate quand l'élève est la victime. Dans l'immense majorité des cas, il devra supporter les conséquences de sa propre faute. Il peut cependant arriver exceptionnellement que l'accident soit dû, tout au moins en partie, à une faute de l'examinateur.

On a vu que le soin de faire passer les examens du permis de conduire, qui appartenait avant 1924

au Service des Mines, est confié depuis cette époque à des Inspecteurs de l'Union Nationale des Associations de Tourisme. Mais, bien qu'étant les agents d'une administration privée, les Inspecteurs de l'U.N.A.T. sont agréés individuellement par le Ministre des Travaux Publics, qui conserve la faculté de leur retirer son agrément. Et il semble que, dans certaines circonstances, leur situation soit assimilée à celle des fonctionnaires publics. Il en est ainsi notamment quand ils ont commis dans leurs fonctions une faute donnant à l'élève droit à réparation du préjudice causé par cette faute.

L'arrêt du Conseil d'Etat précité du 31 octobre 1928 leur reconnaît d'ailleurs cette qualité de fonctionnaire du fait même qu'il ne se déclare pas incompétent à l'égard de l'action de la victime contre l'Etat et qu'il examine le bien-fondé de cette action. Et la jurisprudence répressive, de son côté, a fait application aux inspecteurs de l'U.N.A.T. de l'article 177 du Code Pénal visant la corruption de fonctionnaires.

La faute reprochée à l'examinateur peut être une faute personnelle ou une faute de service. Mais, dans tous les cas, l'élève aura à faire la preuve de cette faute.

Si l'examinateur a commis une faute personnelle, l'élève peut le poursuivre devant les tribunaux judiciaires.

Mais il est aujourd'hui admis que l'Administration est personnellement responsable de toutes les fautes de ses agents commises dans l'exécution de leurs fonctions, fautes personnelles ou fautes de service [1].

---

(1) V. Mazeaud. T. III. N° 2008-4. Il est bien évident que pour les fautes personnelles commises par un fonctionnaire en

Aussi, dès lors que l'examinateur a commis une faute, que ce soit une faute personnelle ou une faute de service, l'élève aura tout intérêt à poursuivre directement l'Administration devant les tribunaux administratifs, quitte à celle-ci à recourir ensuite contre l'examinateur pour faute personnelle. L'action de l'élève aura beaucoup plus de chances de réussir que s'il poursuit seulement l'examinateur pour faute personnelle devant les tribunaux judiciaires, car la distinction entre faute personnelle et faute de service est des plus délicate. Elle a donné et donne toujours lieu à des discussions et des incertitudes [1].

On a soutenu d'autre part qu'au cas où la faute de service constituerait une infraction — ce qui peut arriver s'il n'y a qu'une légère imprudence de la part du fonctionnaire — le juge répressif, saisi de l'action publique dirigée contre ce fonctionnaire, serait compétent, en vertu de l'article 3 du Code d'Instruction Criminelle, pour statuer sur l'action civile de la victime contre lui [2]. On reconnaît d'ailleurs, dans ce cas, à l'agent personnellement condamné pour faute de service un recours contre l'Administration.

Il est à peine besoin d'ajouter que si une tierce personne a pris place bénévolement dans l'automobile au cours de l'épreuve du permis de conduire, elle devra, en cas d'accident à elle survenu, prouver la faute de l'auteur de l'accident. Et l'autorisation que l'examinateur lui aurait donnée ne saurait en rien

---

dehors de la fonction, l'Administration n'encourt aucune responsabilité. Il n'y a là que l'acte d'un particulier.

(1) M. Mazeaud. T. III. N° 2005-3. — Waline : *Manuel élémentaire de droit administratif*, p. 376 et sq.

(2) V. Mazeaud. T. III. N° 2006.

modifier la nature de la responsabilité. En sollicitant cette autorisation, elle a agi comme le voyageur qui réclame au transporteur bénévole la permission de profiter de sa voiture, ou comme la personne qui prend place dans l'automobile au cours de la leçon de conduite (*Supra* p. 79).

DEUXIÈME PARTIE

De la Responsabilité Pénale

La faute génératrice du quasi-délit civil peut aussi présenter les caractères de la faute pénale d'imprudence et donner lieu à l'ouverture de poursuites pénales à l'encontre de celui ou de ceux qui l'ont commise.

La détermination du responsable sera ici beaucoup plus simple qu'en matière civile. Il n'y aura plus de présomption de responsabilité à la charge du gardien de la voiture. Dans tous les cas, la partie poursuivante, Ministère Public ou partie civile, devra prouver la faute personnelle de celui qu'elle considère comme l'auteur du délit pénal, la responsabilité pénale reposant sur l'idée de faute personnelle et prouvée du délinquant.

Il importe donc de faire application de ce principe à l'objet de cette étude et d'examiner successivement, en deux chapitres, la responsabilité pénale en cas de leçon de conduite d'automobile, et la responsabilité pénale au cours de l'épreuve du permis de conduire.

CHAPITRE PREMIER

De la responsabilité pénale dans le cas de leçon de conduite d'automobile

La responsabilité pénale peut se présenter sous deux aspects, suivant les conséquences, l'importance de la faute du délinquant. On la rencontre au cas de délit d'homicide ou blessures involontaires et au cas de contravention de simple police.

Section I

DE LA RESPONSABILITE PENALE AU CAS DE DELIT D'HOMICIDE OU DE BLESSURES INVOLONTAIRES

L'article 319 du Code Pénal (décret du 30 octobre 1935) prévoit et réprime en ces termes le délit d'homicide involontaire : « Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois

mois à deux ans, et d'une amende de 100 francs à 3.000 francs ».

Et l'article 320 (décret du 30 octobre 1935) vise l'hypothèse où il n'y a que blessures involontaires : « S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures, coups ou maladies, le coupable sera puni d'un emprisonnement de dix jours à un an et d'une amende de 25 à 2.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement ».

Bien que les éléments constitutifs de la faute énoncés dans chacun de ces deux articles soient différents, il est unanimement reconnu que les dispositions de l'article 320 se réfèrent à celles de l'article précédent; elles prévoient seulement le cas où les conséquences de la faute ont été moins graves.

Ainsi donc, le délit d'homicide ou de blessures involontaires implique :

— Un fait matériel d'homicide ou de blessures;

— Une faute en dehors de toute intention d'attenter à la vie ou à la santé d'autrui;

— Une relation de cause à effet entre la faute et l'homicide ou les blessures.

Enfin il est évident que la victime doit être un être humain. Les articles 319 et 320 sont compris dans le titre du Code Pénal traitant des crimes et délits contre les particuliers. L'accident matériel, causé à un animal ou à une chose, ne donne généralement lieu à des poursuites pénales que s'il y a eu intention coupable de la part de son auteur [1].

---

(1) Art. 30 de la loi du 28 septembre 1791. — Art. 453, 454, 479, § 1er. C. Pénal. — Il y a lieu toutefois de signaler la contravention visée par l'art. 479 § II qui punit « ceux qui auront occasionné la mort ou la blessure des animaux ou

Seule, la notion de faute nécessite ici des explications.

On pourrait croire qu'il existe entre la faute civile des articles 1382 et 1383 du Code Civil et la faute pénale des articles 319 et 320 du Code Pénal des différences essentielles. La notion de faute civile, en effet, n'a pas un domaine limité comme celle des articles 319 et 320 du Code Pénal. « Tout fait quelconque de l'homme, déclare l'article 1382 du Code Civil, qui cause à autrui un dommage » constitue un délit ou quasi-délit civil et oblige l'auteur de ce délit à réparer le dommage causé à la victime. Et l'article 1383 ajoute la négligence et l'imprudence. Du point de vue de la loi répressive, au contraire, seuls les faits de maladresse, d'imprudence, d'inattention, de négligence et d'inobservation des règlements constituent une faute passible de poursuites pénales à l'encontre de son auteur. Et la Cour de Cassation [1] a ainsi déclaré « qu'à défaut du concours de l'une des cinq circonstances de l'article 319, l'homicide purement involontaire ne constitue ni crime, ni délit, ni contravention, et ne donne lieu à l'application d'aucune peine ».

Mais cette différence entre la faute civile et la faute pénale des articles 319 et 320 du Code Pénal n'est qu'apparente; la réalité est toute autre. Si la loi a énuméré, en effet, les faits constitutifs de faute pénale, elle a omis d'en donner une définition, si bien que la jurisprudence fait entrer dans cette énumération à

---

bestiaux appartenant à autrui, par... la rapidité ou la mauvaise direction ou le chargement excessif des voitures, chevaux, bêtes de trait, de charge ou de monture ».

(1) Cass. 26 févr. 1863. S. 64-1-371. D. 64-1-193.

peu près tous les faits présentant les caractères du quasi-délit civil.

Comment s'apprécient la faute civile et la faute pénale?

Il s'agit évidemment, dans la circonstance, non pas de la faute civile délictuelle, mais de la faute civile quasi-délictuelle exclusive de toute intention coupable. La jurisprudence et l'immense majorité des auteurs [1] estiment que cette faute quasi-délictuelle doit s'apprécier *in abstracto*. Le juge civil doit examiner l'acte en lui-même, détaché de son agent. « La faute quasi-délictuelle est une erreur de conduite telle qu'elle n'aurait pas été commise par une personne avisée placée dans les mêmes circonstances « externes » que l'auteur du dommage ». Le juge n'a pas à tenir compte au contraire des circonstances « personnelles » tenant à l'individualité physique et morale de l'auteur du quasi-délit.

Or, si la faute pénale s'apprécie en principe *in concreto*, c'est-à-dire en s'attachant au délinquant beaucoup plus qu'au délit lui-même, ce n'est vrai que pour la faute pénale intentionnelle. Il en va tout autrement pour la faute d'imprudence : celle-ci s'apprécie nécessairement *in abstracto*. La loi punit l'auteur de la faute en dehors de tout élément intentionnel.

---

(1) V. Notamment : Gény. Rev. trim. dr. civ. 1902, p. 838. — Nast, note D. P. 1928-2-68. — Colin et Capitant, *op. cit.* T. II. N° 192. — Beudant, *op. cit.* T. IV, p. 1167. — Mazeaud, *op. cit.* T. I. N°s 640 et sq.

La faute pénale d'imprudence est donc de la même nature que la faute civile quasi-délictuelle : toutes deux s'apprécient *in abstracto*. La jurisprudence est aujourd'hui fixée sur ce point, et la Cour de Cassation affirme maintenant sans ambiguité « que la faute pénale des articles 319 et 320 du Code Pénal comprend tous les éléments de la faute civile » [1].

Telles sont les données sur lesquelles il convient d'apprécier la faute et la responsabilité pénales de l'élève et celles du moniteur, faute et responsabilité qui peuvent d'ailleurs coexister, l'élève et le moniteur étant alors co-auteurs du délit d'homicide ou blessures involontaires et solidairement responsables de ses conséquences. C'est en vertu de ces mêmes principes que doit s'apprécier leur faute civile quand leur responsabilité est engagée aux termes des articles 1382 et 1383 du Code Civil.

§ I

De la faute pénale de l'élève, et de sa faute civile aux termes des articles 1382 et 1383 du Code Civil entraînant sa responsabilité pénale et sa responsabilité civile [1]

La faute pénale « d'imprudence », au sens large, de même que la faute civile quasi-délictuelle, s'appré-

(1) Cass. Civ. 30 déc. 1929. D. 1930-1-41. Note Savatier. Gaz. Pal. 1930-1-317. — Civ. 15 janvier 1929. Gaz. Pal. 1929-1-298. — Req. 18 fév. 1930. Gaz. Pal. 1930-1-757. — Civ. 1er déc. 1930. Gaz. Pal. 1931-1-80.

(2) Rappelons que la responsabilité civile de l'élève en vertu des art. 1382 et 1383 peut être engagée dans les cas suivants : *a*) quand il est l'objet d'un recours du moniteur condamné comme gardien. V. *Supra*, p. 47; *b*) Quand le moniteur blessé au cours d'une leçon bénévole lui demande réparation. V. *Supra*, p. 74.

cient *in abstracto*, c'est-à-dire en prenant pour type de comparaison un individu prudent placé dans les mêmes circonstances externes. Il convient donc, pour décider si l'élève est en faute, de le comparer à un type abstrait de l'élève chauffeur « avec ses maladresses, son manque de sang-froid, ses reflexes désordonnés » [1]. L'élève, en effet, ne commet pas de faute en conduisant mal, puisque par principe il ne sait pas conduire. Comment lui reprocher son inexpérience, ses maladresses, ses erreurs de manœuvre, le but même de la leçon étant précisément de lui faire acquérir de l'expérience, du sang-froid, de lui apprendre à éviter les erreurs et les maladresses, en un mot de lui apprendre à conduire?

Ce n'est pas à dire qu'il faille poser le principe de l'impunité absolue de l'élève. Il convient, en effet, de distinguer entre ce qu'on peut appeler, d'une part, la faute simple à laquelle il faut ajouter la faute technique, et, d'autre part, la faute impardonnable, l'élève n'étant pas responsable des premières, la seconde engageant au contraire sa responsabilité.

Par faute technique on entendra la faute dans la manœuvre, dans l'action des organes mécaniques de l'automobile. Pour virer à gauche, par exemple, l'élève manœuvre le volant à droite; ou bien il se trompe de pédale, il appuie sur l'accélérateur au lieu d'appuyer sur le frein; ou encore il se trompe dans la manœuvre des leviers de vitesse, et au lieu d'avancer il fait marche arrière. Or, ce sont là des fautes pardonnables à tout apprenti-chauffeur, des fautes que l'on n'évite qu'avec de l'expérience, de l'habitude,

(1) Cf. Bertin, *op. cit.*, p. 25 et sq.

et pour lesquelles, logiquement, le novice doit être assuré de l'impunité. C'est au moniteur qu'il appartient de veiller et de remédier à ces erreurs inévitables et d'en supporter les conséquences.

Il en va de même pour la faute simple, c'est-à-dire pour toute maladresse, négligence, inattention et même inobservation des règlements (pour autant tout au moins que cette faute d'inobservation des règlements est considérée comme la cause du délit de blessures involontaires et non prise comme simple contravention) présentant un caractère excusable chez un débutant [1]. En ce qui concerne l'imprudence au contraire, il est permis de penser que celle-ci, si légère soit-elle, doit engager la responsabilité de l'élève, à condition, bien entendu, qu'il s'agisse d'une véritable imprudence et non d'une maladresse, d'une négligence qu'on pourrait à la rigueur qualifier imprudence. Les tribunaux admettent d'une manière assez large ce caractère excusable de la faute de l'élève. Le cadre, les limites de cette faute pardonnable vont d'ailleurs se déduire implicitement de l'étude qui va suivre maintenant de la faute impardonnable de l'apprenti-chauffeur.

L'examen de la jurisprudence permet de dégager deux catégories de fautes entraînant la responsabilité de l'élève.

C'est tout d'abord le refus d'obéissance au moniteur ou la résistance « volontaire » à ses instructions [2].

---

(1) V. Riom, 16 janvier 1924. Rec. per. assur. 1924, p. 77. — Dijon, 6 avril 1932 précité, p. 66.

(2) Riom, 16 janvier 1924, *précité*, p. 98. — Rennes, 12 fév. 1925, *précité*, p. 12. — Dijon, 6 avril 1932, *précité*, p. 75. —

On doit citer en premier lieu un arrêt de la Cour de Riom du 16 janvier 1924 :

« Attendu, déclare cet arrêt, que la responsabilité pénale de l'accident causé par un apprenti-chauffeur incombe en principe au moniteur qui l'accompagne, le dirige et le surveille;... qu'il échet seulement de retenir que C... étant sous sa direction (du moniteur) comme apprenti-chauffeur au moment de l'accident, ne saurait, en aucun cas, être pénalement et civilement responsable dudit accident, aucun acte de résistance consciente aux ordres de son moniteur n'étant établi à son encontre ».

L'arrêt déjà étudié de la Cour de Rennes du 12 février 1925 précise dans le même sens :

« ...Que cette responsabilité (du moniteur) ne pourrait fléchir que dans le cas d'un refus d'obéissance de l'apprenti-chauffeur, d'une résistance volontaire à ses instructions ».

« Attendu, déclare de son côté la Cour de Dijon (6 avril 1933), que la responabilité de C... (élève) ne pourrait être retenue que dans le cas où il serait établi qu'il a résisté aux conseils et à l'action de son moniteur et a commis une faute personnelle ».

Enfin un arrêt de la Cour de Paris du 2 juillet 1932 estime également :

« ...Que la responsabilité du maître ne pourrait fléchir que dans le cas de refus d'obéissance de l'apprenti-chauffeur et d'une résistance volontaire à ses instructions ou à son intervention ».

Paris, 2 juillet 1932, *précité*, p. 64. — Le Mans, 30 nov. 1935, inédit.

Ces décisions ne parlent que de désobéissance au moniteur et de résistance consciente à ses instructions. Il ne fait cependant aucun doute que là ne se bornent pas les cas de responsabilité de l'élève. Sa faute impardonnable s'étend aussi à toute imprudence, et à toute maladresse, négligence, inattention, inobservation des règlements d'un caractère particulièrement grave et inexcusable, même chez un débutant.

C'est ainsi que la jurisprudence a vu dans l'excès de vitesse une faute impardonnable de l'élève [1]. L'excès de vitesse, notion relative et difficile à définir, variable suivant les circonstances de lieu, de temps, d'expérience, constitue chez le novice une grave imprudence.

La jurisprudence a également vu une faute impardonnable de l'élève (et du moniteur) dans le fait d'avoir mis « le véhicule en marche arrière sans s'inquiéter des personnes qui pouvaient se trouver derrière celui-ci sur la chaussée, et sans avoir fait l'avertissement que rendait indispensable une manœuvre à laquelle personne ne pouvait s'attendre » [2]. Il y a à la fois dans cette faute imprudence, inattention, négligence et inobservation de l'article 7 du Code de la Route, d'un caractère inexcusable : il s'agissait, en effet, d'un acte élémentaire dont l'accomplissement ne nécessitait aucune expérience.

---

(1) Crim. 2 avril 1927. Gaz. Pal. 1927-2-29. — Bordeaux, 30 mai 1929 précité, p. 33. — Lyon, 4 mars 1931 précité, p. 76. — Un arrêt de la Cour de Dijon (6 avril 1932 précité, p. 75) estime cependant que la faute de l'élève consistant en un excès de vitesse est couverte par la présence du moniteur à ses côtés.

(2) Crim. 15 nov. 1922. S. 1923-1-140.

Citons aussi une décision de la Cour de Montpellier [1] qui a retenu l'élève comme responsable de s'être engagé sur une route fréquentée et de profil accidenté. Cette opinion va peut-être un peu loin : il semble plutôt qu'il y ait là une faute de surveillance du moniteur. La faute de l'élève eut, dans l'espèce, été suffisamment caractérisée par le fait qu'il avait négligé sa direction.

Ce ne sont là que des exemples.

Le degré d'expérience de l'élève influe-t-il sur l'appréciation de la faute? La négative a été soutenue [2]. On a prétendu que la prise en considération du degré d'expérience de l'élève compliquerait l'appréciation générale de sa faute : il faudrait non seulement tenir compte du nombre des leçons reçues, mais encore de la durée de chaque leçon, de la qualité du professeur, de l'aptitude de l'élève. On aboutirait ainsi à une véritable appréciation *in concreto* de la faute.

Ces arguments n'apparaissent cependant pas convaincants. Il est tout à fait possible d'envisager plusieurs types d'élèves-chauffeurs, depuis le jeune débutant à sa première leçon jusqu'à l'élève à la veille de passer son examen. Il serait d'ailleurs injuste de les comparer l'un à l'autre, de les ramener tous à un seul type. Leur faute doit s'apprécier d'une manière différente. C'est ainsi que l'excès de vitesse constitue pour le débutant une faute plus grave que pour celui qui a déjà pris plusieurs leçons. Inversement, certaine négligence peut être excusable chez

---

(1) Montpellier, 17 nov. 1927. D. H. 1928-125.
(2) Cf. Bertin, *op. cit.*, p. 30.

le débutant et impardonnable chez celui qui a déjà quelque expérience. Plus l'élève acquiert d'expérience, plus le moniteur lui laisse de liberté d'action, et la responsabilité de ce dernier diminue au fur et à mesure qu'augmente celle de l'élève. L'instruction doit être progressive.

Tel est d'ailleurs l'avis de la jurisprudence [1] :

« Attendu, déclare la Cour de Bordeaux (30 mai 1929) que D... qui prenait des leçons de conduite depuis un certain temps, était arrivé à une maîtrise appréciable attestée par l'obtention de son permis de conduire qui lui fut accordé quelques jours plus tard; qu'il se perfectionnait seulement; que le moniteur placé près de lui n'était plus chargé d'une direction constante à laquelle il n'aurait pu se soustraire, mais d'un simple contrôle des actes dont D... avait l'initiative... ».

Le Tribunal Correctionnel de Dijon (19 octobre 1929) a d'autre part jugé qu'une personne qui a déjà pris cinq leçons doit être capable d'exécuter un virage, manœuvre simple, et si elle n'a pu l'effectuer, c'est un défaut d'attention dont elle doit être déclarée responsable.

Citons enfin l'arrêt de la Cour de Paris du 2 juillet 1932 qui déclare que la vigilance du professeur doit être d'autant plus attentive et promptement agissante quand il sait que l'élève en est à sa première leçon et qu'il n'a jamais auparavant dirigé une voiture.

---

(1) Bordeaux, 30 mai 1929 précité, p. 33. — Trib. Correct. Côte-d'Or, 19 octobre 1929. Rec. Som. 1930. N° 1283. Rec. Dijon 1930 n° 6. — Dijon, 6 avril 1932 précité, p. 75. — V. également Trib. Civ. Bourganeuf, 18 déc. 1931 précité, p. 64, et Trib. simple police Versailles, 30 nov. 1928. D. H. 1929-3-31.

§ II

De la faute pénale du moniteur et de sa faute civile au sens des articles 1382 et 1383 du Code Civil engageant sa responsabilité pénale et sa responsabilité civile [1]

Le moniteur doit surveiller l'élève en même temps que la marche de l'automobile. Il doit prévoir les erreurs de l'élève, lui apprendre à les éviter, lui donner des conseils, et, s'il le faut, en reprenant en mains le volant, suppléer à son inertie et à son inexpérience.

Tel est le type du moniteur prudent. Son rôle est tout de vigilance, d'attention, de suppléance. L'abstention de ces fonctions constitue une faute entraînant sa responsabilité.

C'est aussi l'opinion de la jurisprudence.

« Considérant, dit la Cour de Rennes dans son arrêt du 12 février 1925 [2]..., qu'en présence de l'inexpérience certaine de son élève (le moniteur) aurait dû, en apercevant un cycliste et une personne conduisant une voiture et ayant avec elle des enfants, se montrer plus attentif et prendre, s'il le fallait, le volant placé dans des mains encore inhabiles. »

---

(1) Rappelons que la responsabilité civile du moniteur est engagée en vertu des articles 1382 et 1383. C. Civ. dans les cas suivants :

1° Quand l'élève présumé responsable d'un accident causé à un tiers au cours d'une leçon bénévole donnée sur sa propre voiture, se retourne ensuite contre le moniteur. V. *Supra*, p. 39.

2° Quand il s'agit d'un accident causé à l'élève au cours d'une leçon bénévole. V. *Supra*, p. 63.

(2) Précité, p. 19.

La Cour de Paris, dans un arrêt du 2 juillet 1932 [1], confirmé par la Cour de Cassation [2], déclare que l'apprenti-chauffeur est sous l'autorité de son professeur et dans un état de subordination complète vis-à-vis de lui; que la mission d'instruire comporte le devoir de veiller au bon fonctionnement de la voiture, à sa marche normale, et aussi de se substituer à l'élève si un danger se présente ou s'il commet une erreur de manœuvre ou une maladresse, toujours prévisibles à raison de son inexpérience. En conséquence, si, comme dans l'espèce, un brusque changement de direction de la voiture est dû à l'action maladroite de l'élève, la responsabilité de l'accident est imputable au professeur qui, connaissant l'inexpérience de son élève, lequel prenait sa première leçon, n'a pas surveillé assez attentivement ses mouvements pour en prévenir les conséquences par une intervention immédiate [3].

« Considérant, déclare d'autre part un arrêt de la Cour de Paris du 16 mars 1920 [4], qu'en constatant l'inexpérience de B... qui faisait zigzaguer sa voiture, S... aurait dû prendre en mains le volant pour éviter tout accident à la vue d'une automobile qui arrivait à leur rencontre, et ne pas se contenter de crier « freinez », en présence de l'affolement de son élève; qu'il a ainsi par son imprudence été en partie cause des blessures faites à la dame W...; qu'il en est donc co-auteur... »

---

(1) Précité, p. 64.
(2) Req. 17 avril 1934, précité, p. 64.
(3) V. dans le même sens Trib. Civ. Espalion, 26 nov. 1925. précité, p. 75. — Caen, 14 janvier 1929, précité, p. 33.
(4) Précité, p 19.

Le Tribunal Correctionnel du Mans (30 novembre 1935) [1] a également retenu la faute du moniteur pour avoir omis de reprendre le volant des mains de l'élève dans un endroit dangereux et fréquenté, ou tout au moins pour n'avoir pas surveillé assez attentivement la manœuvre de l'élève [2].

Le défaut de surveillance du moniteur, sa négligence, peuvent se compliquer d'une faute d'imprudence : il laissera, par exemple, l'élève conduire à une vitesse exagérée, il fera conduire un élève débutant et complètement inexpérimenté sur une route où la circulation est intense [3].

La Cour de Riom [4] a poussé très loin les obligations du moniteur.

« Attendu, dit-elle, que la responsabilité pénale de l'accident causé par un apprenti-chauffeur incombe en principe au moniteur qui l'accompagne, le dirige et le surveille; qu'il appartient à celui-ci, seul du reste nanti du permis de conduire, et connaissant seul les difficultés du métier, de choisir le jour, l'heure et le lieu de la leçon, et au cours de celle-ci d'assurer le fonctionnement de tous les organes de propulsion, d'avertissement et de sécurité, et même de se substituer rapidement à son élève dans la conduite de la voiture, s'il est nécessaire. »

Il y a là exagération, surtout quand il s'agit, comme dans la circonstance d'une voiture automobile

---

(1) Précité, p. 114.

(2) V. dans le même sens : Trib. Correct. Seine, 28 juin 1900. précité, p. 19-20. — Montpellier, 17 nov. 1927, précité, p. 116. — Bordeaux, 30 mai 1929, précité, p. 33. — Trib. Correct. Côte-d'Or, 19 octobre 1929, précité, p. 117.

(3) V. Trib. Correct. Seine, 7 février 1902, précité, p. 19-20.

(4) Riom, 16 janvier 1924, précité, p. 113.

munie de simples commandes. S'il appartient au moniteur d'appuyer sur l'accélérateur, sur les freins, de faire fonctionner les appareils avertisseurs, le rôle de l'élève s'efface à peu près complètement et sa responsabilité ne se trouvera engagée que dans des cas exceptionnels. Mais la jurisprudence dominante ne va pas jusque-là : on a vu qu'elle admet dans un certain nombre de cas la responsabilité de l'élève.

Remarquons d'ailleurs que de nombreux moniteurs professionnels ont aujourd'hui adapté à leurs « voitures-écoles » des dispositifs de doubles commandes facilitant leur rôle et permettant de réduire sensiblement les risques d'accident. Ces dispositifs de sécurité dont l'usage pourrait être utilement généralisé sont déjà obligatoires pour les voitures-écoles de certains départements. (V. notamment arrêté du Préfet de Police de la Seine du 1er août 1925).

§ III

De l'autorité au civil de la condamnation correctionnelle

Nous venons de voir que la faute civile quasi-délictuelle et la faute pénale d'imprudence sont de nature identique et que la jurisprudence fait rentrer dans l'énumération des articles 319 et 320 du Code pénal presque tous les faits présentant les caractères du quasi-délit civil.

Cette analogie permet de tirer les conclusions suivantes [1].

---

(1) V. Bertin, *op. cit.*, p. 95.

1° Les condamnations pénales de l'élève et du moniteur établissent d'une façon indiscutable leur responsabilité civile, responsabilité solidaire vis-à-vis de la victime, sous réserve éventuellement de contribution inégale à la charge de chacun d'eux.

2° A défaut de constitution de partie civile devant le Tribunal répressif, la condamnation pénale de l'élève serait une justification suffisante du recours intenté contre lui par le moniteur qui, ultérieurement, aurait été seul condamné par le Tribunal Civil comme gardien de la voiture. Inversement, ce recours, fondé sur les articles 1382 et 1383 C. Civ. serait impossible au cas de relaxe de l'élève [1].

Mais que décider si l'élève n'a pas été inculpé? Il est permis de supposer qu'il n'est pas contraire au principe de la personnalité des peines que l'élève co-auteur non inculpé d'un délit à la fois civil et pénal, soit condamné par la juridiction civile en vertu des articles 1382 et 1383 C. Civ. alors même que le co-auteur inculpé a déjà été condamné pour ce délit par le Tribunal répressif, le tout sous réserve de la solidarité qui empêchera la victime de toucher deux fois les dommages-intérêts.

3° Si le moniteur et l'élève ont été relaxés par le Tribunal Correctionnel et que la victime a été débou-

---

(1) Une jurisprudence bien établie rejette toute demande d'indemnité formée en vertu des articles 1382 et 1383 C. Civ. contre l'auteur d'un homicide ou de blessures involontaires qui a été relaxé par la juridiction pénale, motif pris de ce qu'aucune faute personnelle n'a pu être relevée à sa charge (Cass. 18 déc. 1912. S. 1914-1-249. — 5 mai 1920. S. 1920-1-360. — 18 octobre 1924. D. P. 1926-1-204. — 1er déc. 1930. S. 1931-1-109. — C'est la conséquence de l'assimilation de la faute pénale des articles 319 et 320 du Code Pénal et de la faute quasi délictuelle civile.

tée de sa constitution de partie civile, celle-ci, à moins toutefois qu'elle ne soit l'élève ou le moniteur lui-même ou un autre occupant du véhicule (*supra*, p. 63, 74 et 79), pourra néanmoins porter sa demande de dommages-intérêts devant le Tribunal Civil en vertu de l'article 1384 § 1er qui édicte une présomption de responsabilité à la charge du gardien de l'automobile [1]. Cependant, si l'acquittement est fondé sur la faute de la victime reconnue formellement dans le jugement comme cause unique de l'accident, le Tribunal Civil devra en tenir compte pour exonérer le gardien [2].

Section II

DE LA RESPONSABILITE PENALE AU CAS DE CONTRAVENTION DE SIMPLE POLICE

La responsabilité pénale du moniteur et celle de l'élève peuvent se trouver engagées en dehors de tout délit d'homicide ou de blessures involontaires.

L'article 471 du Code Pénal dispose :

« Seront punis d'une amende, depuis un franc jusqu'à cinq francs inclusivement...; 15° Ceux qui auront contrevenu aux règlements légalement faits par l'autorité administrative et ceux qui ne se seront pas conformés au règlements ou arrêtés publiés par

---

(1) Cass. 16 juillet 1928. D. P. 1929-1-33. — 24 avril 1929. S. 1930-1-180. D. P. 1930-1-145.

(2) Req. 30 déc. 1929. D. H. 1930-98. — 2 juillet 1932. Rev. Usag. Route, déc. 1932.

l'autorité municipale en vertu des articles 3 et 4, titre XI, de la loi des 16-24 août 1790 (art. 3 abrogé par la loi du 5 avril 1884, art. 168), et de l'article 46, titre I[er] de la loi du 19-22 juillet 1791 (remplacé par la loi du 5 avril 1884, art. 94). »

C'est, en ce qui nous concerne, la contravention aux dispositions du Code de la Route et des arrêtés préfectoraux et municipaux relatifs à la police du roulage [1].

Qui est le responsable de la contravention?

Dans l'hypothèse générale où l'automobile est conduite par un usager autre que le propriétaire ou son préposé, la jurisprudence des Tribunaux de simple police a dégagé les principes suivants. Elle distingue :

D'une part les contraventions résultant d'irrégularités constitutives de l'automobile elle-même : défaut d'appareils d'éclairage, d'appareils avertisseurs, de plaques d'identité, etc... L'usager (et par usager la jurisprudence entend généralement le gardien) et le propriétaire de l'automobile sont responsables, l'un pour avoir circulé avec une voiture non réglementaire, l'autre pour avoir mis cette voiture en circulation.

— D'autre part les contraventions relatives à la circulation, à la conduite de l'automobile : excès de vitesse, dépassement irrégulier, défaut d'avertissement, etc... Seul l'usager peut être poursuivi.

Que décider en matière de leçon de conduite d'automobile?

---

(1) Il faut également signaler la contravention visée par l'art. 479 § II. *Supra*, p. 108.

Pour les contraventions de la première catégorie : si le moniteur est propriétaire de l'automobile, il en est certainement responsable; il en est même le seul responsable, car l'élève ne peut, dans cette hypothèse, être considéré comme usager, comme gardien de l'automobile. Si au contraire l'élève est propriétaire de l'automobile, il est responsable en cette qualité de propriétaire ayant mis en circulation une voiture non réglementaire. Quant au moniteur, il semble qu'il faille également retenir sa responsabilité dans l'hypothèse où il peut être regardé comme gardien de l'automobile, quoique n'en étant pas le propriétaire. (*Supra*, p. 36).

Pour les contraventions de la seconde catégorie, celles qui ont trait à la conduite de l'automobile, la question est plus délicate.

Nul n'est censé ignorer la loi, et le fait d'ignorer la conduite d'une automobile ne peut excuser d'ignorer le Code de la route. Tous les usagers de la route, piétons, cyclistes, automobilistes, doivent le connaître.

Seulement, s'il est facile pour l'élève d'apprendre le Code de la route, il peut lui être beaucoup plus difficile de l'appliquer. Il sait qu'il faut ralentir à une bifurcation, dans un passage encombré, prendre ses virages à droite, faire certains avertissements tout en maintenant sa direction. Mais on devine et on comprend son hésitation, son appréhension à l'approche de la difficulté et son impossibilité de la surmonter.

En dépit de ces considérations, l'élève ne semble pas pouvoir échapper à la responsabilité. Il paraît difficile de faire intervenir ici la distinction entre la

faute simple, la faute technique et la faute impardonnable. Du moment que le fait de la contravention est matériellement réalisé par l'élève, cela suffit, semble-t-il, pour établir sa responsabilité. Son inexpérience pourra seulement constituer un motif de circonstances atténuantes.

Ajoutons d'ailleurs que la responsabilité de l'élève n'exclut pas celle du moniteur. Tout d'abord celui-ci, le professionnel notamment, ne se borne pas à l'apprentissage technique de son élève. Il lui commente aussi les règles du Code de la route et lui indique la façon et les moyens de les appliquer. Il doit ensuite veiller à la mise en pratique de ces règles par l'élève, et y suppléer en cas d'inobservation. Sa responsabilité est notamment facile à établir quand la leçon est donnée sur une voiture à doubles commandes : dans cette hypothèse il lui est aisé de ralentir, de freiner, d'avertir quand l'élève omet de le faire. L'abstention de ces actes engage la responsabilité du moniteur. On peut noter dans ce sens une décision du Tribunal de Simple Police de Pont-Sainte-Maxence (Oise) du 16 mars 1906 [1], qui déclare que le propriétaire d'une automobile qui se trouve dans sa voiture, assis à côté du tiers qui la conduit, doit être compris dans les poursuites intentées contre ce tiers pour contravention à un arrêté préfectoral prescrivant une allure réduite et la mise en action des appareils avertisseurs dans la traversée des agglomérations, alors que ce propriétaire, porteur d'un certificat de capacité, se trouve par la position qu'il occupe dans la voiture et par ses connaissances

(1)) D. P. 1906-5-64.

techniques, à même d'exercer par lui-même une action utile sur la marche et la direction de la voiture.

Une autre question s'est posée fréquemment, question qui paraît cependant surprenante et superflue : l'élève qui apprend à conduire encourt-il une contravention pour défaut de permis de conduire?

La réponse ne semble faire aucun doute : du moment que l'on ne sait pas conduire, que l'on apprend à conduire en vue de passer l'épreuve du permis de conduire, qu'il n'est pas en outre prohibé d'apprendre à conduire sur la voie publique, on ne peut être en contravention pour défaut de permis de conduire.

Deux décisions du Tribunal de Simple Police de Lesneven (Finistère) en date du 23 mars 1908 [1] et du 26 avril 1908 [2] ont pourtant déclaré que le conducteur d'une automobile qui n'est pas pourvu du certificat de capacité commet une contravention dont ne saurait le relever la présence auprès de lui d'un mécanicien breveté, mais alors du moins que la contravention est relevée dans la traversée d'une agglomération.

Il est vrai que ces décisions sont de 1908 et la conception que l'on avait alors de la circulation automobile était toute différente de celle qu'on en a aujourd'hui. A cette époque, les automobiles étaient rares et considérées comme des engins particulièrement dangereux. Aussi exigeait-on de leurs conducteurs le maximum de garanties et de prudence dans la traversée des agglomérations.

---

(1) D. P. 1908-5-8.
(2) D. P. 1908-5-48.

Aujourd'hui il est établi que l'élève ne commet pas de contravention en apprenant à conduire alors qu'un moniteur breveté est assis à ses côtés. Cette règle, qui se déduit des termes d'une circulaire du Ministre des Travaux Publics du 16 mars 1923, laquelle spécifie que celui qui apprendrait seul à conduire se verrait dresser un procès-verbal pour défaut de permis [1-2], est maintenant appliquée sans ambiguité par la jurisprudence [3]. Citons les termes particulièrement précis du jugement du Tribunal de Simple Police de Versailles du 30 novembre 1928 :

« Attendu que la question de savoir si on doit posséder une carte rose avant d'apprendre à conduire est une question qui ne se pose pas, qu'il n'y a lieu ni d'examiner ni de s'y arrêter, car le principe est aujourd'hui admis : on peut sans permis apprendre à obtenir un permis de conduire. »

Et dans cette même décision le juge de Simple Police tranche une autre question. Le Ministère

---

(1) Une circulaire du même Ministre du 5 juillet 1930 a rappelé et précisé ces prescriptions. Elle déclare dans son article 1er : « L'apprentissage de la conduite de tous les véhicules automobiles, y compris les motocyclettes, ne peut avoir lieu sur la voie publique que sous la responsabilité et la surveillance constante d'un moniteur titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule utilisé pour l'apprentissage. » Des arrêtés ont dû être pris par les Préfets en vertu des prescriptions de cette circulaire.

(2) Comparer, par exemple, avec le Code de la Route italien qui, dans son article 67, déclare : « Celui qui a présenté une demande pour l'examen de conduite d'automobile a la permission de s'exercer sur une automobile pourvu qu'à côté de lui se trouve une personne sachant conduire et habilitée, qui doit surveiller, par tous ses efforts, la marche de la voiture. »

(3) Trib. S. P. Montech, 8 août 1922. — Trib. S. P. Troarec, 9 janvier 1926. — Cour de Riom Ch. Correct., 16 janv. 1924, précité, p. 113. — Casablanca, 28 janvier 1927. — Cass. Crim., 10 déc. 1927. Revue trimestr. 1935, n° 4, p. 3969. Sem. Jurid., 13 août 1928, p. 1002. — Trib. S. P. Versailles, 30 nov. 1928. D. H. 1929-31. Rev. Usag. Route, février 1929.

Public ayant argué de ce que l'élève prenait sa leçon de conduite sur une route très fréquentée pour soutenir à prétendre qu'il avait commis une imprudence en ne choisissant pas un endroit mieux approprié, le Tribunal répond tout d'abord que l'imprudence ne saurait constituer une contravention à un arrêté ou à un décret, et que d'autre part, la dernière des imprudences serait d'obliger les personnes à apprendre à conduire ou à ne s'exercer que sur des routes désertes, pour, une fois en possession de la carte rose, leur permettre d'affronter seules, sans appui ni conseil, les voies les plus fréquentées. Autrement dit, l'instruction doit être progressive.

Si l'on compare cette décision datant de 1928 avec celles précitées du Tribunal de Simple Police de Lesneven remontant à 1908, on voit immédiatement l'évolution des conceptions due à l'immense développement de la circulation des automobiles au cours de ces vingt années. Il y a lieu d'ailleurs de remarquer que dans beaucoup de villes ou de départements il existe aujourd'hui des arrêtés coupant court à ces difficultés en réglementant les conditions de lieu et de temps, dans lesquelles doivent être données les leçons de conduite d'automobiles.

CHAPITRE II

De la responsabilité pénale au cas de passation de l'examen du permis de conduire

C'est encore le principe que celui-là est responsable qui a commis une faute personnelle ayant avec l'accident une relation de cause à effet.

Mais étant donné le rôle passif de l'examinateur il sera difficile de relever une faute à sa charge. La plupart du temps le poids de la responsabilité retombera sur l'élève qui agit en toute indépendance, conserve toute sa liberté d'action pour exécuter les ordres qui lui sont donnés par l'examinateur, c'est-à-dire pour exécuter les manœuvres prescrites par les règlements aux candidats à la conduite des automobiles.

Le candidat prudent attendra, pour affronter l'épreuve du permis de conduire, de se savoir confiant dans ses moyens, dans ses capacités, dans son sang-froid. Il doit être, à ce moment-là, présumé capable de conduire seul une automobile. Sa situation est celle de tout conducteur en possession du permis

de conduire. Sa faute pénale et quasi-délictuelle civile doit donc être appréciée d'une façon beaucoup plus sévère que celle de l'élève inexpérimenté.

Il en résulte que sa responsabilité excluera la plupart du temps celle de l'examinateur qui n'a aucune part à la conduite effective de l'automobile, dont le rôle se borne à constater les capacités du candidat. Tout au plus sa faute pourrait-elle résulter d'une abstention inexcusable de sa part en présence d'une manœuvre dangereuse du candidat, de sa persistance à examiner un candidat dont l'affolement, la nervosité sont de nature à faire redouter un accident, d'un ordre donné au candidat, ordre dont l'inopportunité a été la cause directe, immédiate de l'accident.

Le principe de la responsabilité du candidat et de l'impunité de l'examinateur est aujourd'hui consacré par la jurisprudence [1].

« Attendu, déclare le Tribunal Correctionnel de la Seine (13 novembre 1933), qu'aucune faute pouvant engager sa responsabilité personnelle (de l'examinateur) ne peut être relevée contre lui; qu'on ne saurait lui reprocher d'avoir ordonné au candidat une manœuvre interdite dans un lieu fréquenté, ou dans des circonstances dangereuses; qu'en effet il faisait passer un examen dans une rue peu fréquentée, réservée à cet emploi; qu'il avait ordonné une marche arrière, manœuvre que tout candidat au permis de conduire doit savoir effectuer; qu'il n'était pas, à la vérité, demeuré assis à côté de son élève sur une voiture munie d'une double direction, mais que les

(1) Toulouse, Ch. Correct., 8 janv. 1931, précité, p. 88. — Trib. Correct. Seine, 13 nov. 1933, précité, p. 93. — Riom, 24 mai 1938, précité, p. 96.

règlements autorisent l'examinateur à descendre au cas où il ordonne la manœuvre de la marche arrière; que C... (l'examinateur) était descendu pour s'assurer que la voie était libre et pour ne pas gêner le candidat dans sa manœuvre; qu'il affirme, sans pouvoir être contredit, que lorsqu'il s'est aperçu que le candidat allait s'engager sur le trottoir, il lui a ordonné « stop! », mais que ce dernier, ayant perdu son sang-froid, aurait, au contraire, appuyé sur l'accélérateur; qu'ainsi C... n'est aucunement responsable de l'accident survenu au cours de manœuvres ordonnées par lui, mais mal exécutées par le candidat D... supposé capable de conduire une automobile. »

La responsabilité de l'examinateur avait été admise par un jugement du Tribunal Correctionnel de Clermont-Ferrand du 25 octobre 1935 et par un jugement du Tribunal Civil de la même ville du 12 février 1937, statuant respectivement sur l'action pénale et l'action civile de la même affaire. Voici les termes du jugement civil.

« Attendu... que l'indépendance de celui-ci (du candidat) n'est pas telle que l'examinateur ne puisse pas lui donner des ordres d'opérer telle ou telle manœuvre; que la responsabilité de l'examinateur est alors engagée toutes les fois que l'exécution de l'ordre donné entraîne nécessairement l'accident;

« Et, attendu qu'il résulte du dossier correctionnel régulièrement versé aux débats, discuté par les parties, la preuve que l'ordre donné de virer à gauche par C... (l'examinateur) à F... (le candidat) ne l'a été qu'au moment où il devait être exécuté...;

.....

« Attendu que C... a commis la lourde faute de prescrire au candidat un virage dans une rue s'ouvrant à gauche au moment où arrivait un motocycliste en sens inverse; qu'il ne lui a pas signalé le danger de la manœuvre; que l'exécution de ce mouvement, tel qu'il a été ordonné, a entraîné nécessairement l'accident; que celui-ci est imputable à la faute de C... : »

Mais la Cour de Riom (24 mai 1938) [1] reforma cette décision :

« Considérant qu'à la différence du professeur ou moniteur... l'examinateur n'a pas à surveiller le postulant, ni à lui donner des conseils, ni par conséquent à lui signaler le danger d'une manœuvre à exécuter; que son rôle se réduit à constater la capacité du candidat, à le placer devant les difficultés qu'il est appelé à rencontrer journellement dans la conduite de sa voiture, et à vérifier la manière dont il les résoud de façon à pouvoir en connaissance de cause, lui accorder le permis de conduire ou au contraire le lui refuser;

« Considérant qu'en l'espèce, l'examinateur C... a donné à F... l'ordre de tourner à gauche; que, ce faisant, il voulait évidemment voir si ce candidat prendrait ou non les précautions commandées par la prudence et prévues par le Code de la route, telles que serrer sur sa droite, décrire une courbe assez large, ralentir son allure et au besoin s'arrêter; qu'il est donc sans intérêt de rechercher si l'ordre a été donné à soixante ou quatre-vingts mètres avant le carrefour, comme l'affirme C..., ou seulement

(1) Précité, p. 96.

quelques mètres avant, suivant la version adverse; qu'en effet, ni dans un cas, ni dans l'autre, l'exécution de l'ordre ne devait nécessairement entraîner l'accident; que C... ne prescrivait pas à F... de virer brusquement, ni de gagner l'artère de gauche *per fas et nefas*, sans souci de ce qu'il rencontrerait sur son passage; qu'il aurait suffi au candidat pour éviter la collision de recourir aux précautions susvisées, ce qui aurait donné au motocycliste le temps de passer sans encombre;

« Considérant qu'il n'y a pas davantage à s'arrêter au grief que fait B... (le motocycliste, victime de l'accident) à C... de n'avoir pas interrogé F... sur les dispositions du Code de la route avant de le soumettre aux épreuves pratiques; qu'en effet, le fait ainsi allégué n'est pas établi; que même à le supposer établi, il serait insuffisant à constituer de la part de l'examinateur une faute susceptible d'engager sa responsabilité;

« Considérant que, si les motifs qui précèdent sont de nature à faire ressortir la responsabilité de F..., celui-ci demeure couvert par le jugement correctionnel de relaxe au regard de l'article 1382 C. Civ... »

Comme on peut le constater, la jurisprudence se montre difficile pour admettre la faute de l'examinateur.

Une question délicate pourrait se poser en matière de contravention, au cas où l'examinateur ordonnerait au candidat une manœuvre contraire aux prescriptions des règlements, par exemple de rouler à une vitesse supérieure à celle prescrite par un arrêté municipal.

Il y a lieu, dans ce cas, de faire une distinction. Si la manœuvre ordonnée est une de celles que les règlements imposent à l'examinateur de demander à tout candidat au permis de conduire, il n'y a pas faute de l'examinateur. C'est ainsi que la Cour de Toulouse[1] a jugé que ne commet pas une faute personnelle l'examinateur qui ordonne au candidat de rouler à une vitesse de 35 kilomètres à l'heure, bien qu'un arrêté municipal limite le maximum de la vitesse à 10 kilomètres à l'heure, alors que d'autre part les prescriptions administratives imposent à l'examinateur de demander au candidat d'aller à une vitesse d'au moins 25 kilomètres à l'heure. A plus forte raison n'y a-t-il pas faute du candidat dont l'acte est justifié par l'ordre de la loi et le commandement de l'autorité légitime. Notons d'ailleurs que l'intérêt pratique de la question tend à diminuer, car dans beaucoup de communes où sont subies les épreuves du permis de conduire il existe aujourd'hui des arrêtés réglementant les conditions (lieu, jour, heures) dans lesquelles doivent être passées lesdites épreuves.

Mais si l'examinateur enfreint ces arrêtés, et s'il néglige de se conformer aux prescriptions qui lui sont imposées pour apprécier l'aptitude des candidats, il est bien évident qu'il engage sa responsabilité personnelle. Quant au candidat, est-il en faute s'il exécute un ordre illégal de l'examinateur? Il semble qu'il faille ici répondre par l'affirmative. En effet, si l'ordre de la loi est quelquefois suffisant pour donner

---

(1) Toulouse, Ch. Correct., 8 janvier 1931, précité, p. 88. — V. Répert. Commaille 1931-5-3665.

lieu à justification, il en est autrement du commandement de l'autorité légitime qui ne constitue un fait justificatif qu'autant qu'il est accompagné de l'ordre de la loi. Or, dans l'occurrence, l'ordre de l'examinateur ne peut justifier l'acte du candidat, puisque cet ordre est contraire à la loi.

CONCLUSION

Cette modeste étude a pu permettre de dégager les règles suivies par la jurisprudence pour la protection des victimes d'accidents survenus au cours d'une leçon de conduite d'automobile et au cours de l'examen du permis de conduire. La tâche de la jurisprudence était d'autant plus délicate qu'il lui fallait concilier la nécessité de la protection du public avec celle d'une instruction poussée des candidats au permis de conduire.

Si la loi avait interdit aux candidats l'usage de la voie publique, qu'elle ne leur eut permis de s'exercer qu'en champ clos, les risques d'accidents immédiats eussent été singulièrement diminués, mais les risques futurs restaient considérables pour le jour où, munis de leur permis de conduire, ces jeunes automobilistes se fussent trouvés seuls et pour la première fois en présence des obstacles normaux de la circulation.

En autorisant au contraire les candidats à s'exercer sur la voie publique sous l'œil attentif d'un moniteur, en les mettant progressivement en contact avec les obstacles de la circulation, en les adaptant peu à peu à ces difficultés, leur préparation était rendue efficace, utile, on prévenait ainsi les risques futurs que n'auraient pas manqué de présenter les automobilistes formés en champ clos. Mais à l'inverse, en permettant à ces novices de côtoyer immédiatement les autres usagers de la route, on augmentait, en

dépit de la vigilance du moniteur, les risques immédiats d'accidents. Ce qu'il importait donc, c'était de protéger les victimes éventuelles de ces candidats au permis de conduire.

On a vu sur quelles bases la jurisprudence a organisé la réparation du dommage causé à ces victimes, contre qui et dans quelles conditions ces victimes devaient agir.

Mais la responsabilité du moniteur, de l'élève, du candidat peut être très lourde. Le nombre des accidents risque d'être d'autant plus considérable que la voiture est entre les mains d'un novice. Il importerait donc que l'auteur éventuel et responsable de l'accident cherchât à se protéger lui-même contre les conséquences de cette responsabilité et à protéger en même temps les victimes contre les dangers de son insolvabilité. Ce moyen, ce serait l'assurance. Encore ne faudrait-il pas se contenter de l'assurance de droit commun dont les conditions d'application — on a eu l'occasion de le voir — sont susceptibles de donner lieu à des incertitudes et à des difficultés. Il conviendrait de contracter une assurance spéciale garantissant expressément les conséquences des accidents causés au cours d'une leçon de conduite d'automobile et au cours de l'examen du permis de conduire. Il semble bien que l'assurance obligatoire, dont on a tant préconisé l'institution, serait particulièrement utile dans une matière où les possibilités de risques sont si fréquentes.

A côté de ce moyen de protection d'ordre réparateur, il en existe un autre d'ordre préventif concernant seulement la leçon de conduite. Nous y avons d'ailleurs fait allusion au cours de cette étude :

il consiste dans l'usage de dispositifs de sécurité, notamment de doubles commandes, dont les moniteurs professionnels tendent de plus en plus à équiper leurs voitures-écoles. Cet usage, déjà rendu obligatoire pour les moniteurs professionnels de certains départements, pourrait être utilement généralisé à toute la France. Mais la mesure ne serait vraiment efficace que si elle était imposée à tous les véhicules servant, même occasionnellement, à l'apprentissage de candidats au permis de conduire. Evidemment, la pratique des leçons bénévoles données généralement sur des voitures ayant une toute autre utilisation, serait durement touchée par une telle réglementation, car on ne conçoit l'usage de ces dispositifs de sécurité que sur des véhicules spécialement affectés à des leçons de conduite.

Qu'importe cependant l'objection : la nécessité de la protection, de la sécurité du public ne doit-elle pas l'emporter sur ces considérations d'ordre secondaire!

Vu :

Le Président de la Thèse :
André TRASBOT.

Vu :

Le Doyen :
E. DURTELLE DE SAINT-SAUVEUR

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Rennes,

Rennes, le 11 Mai 1939 :
GALLETIER.

BIBLIOGRAPHIE

AUBRY et RAU. — *Cours de Droit civil français.* 6ème édition par Etienne BARTIN.

Philippe BERTIN. — *Responsabilité des accidents causés au cours d'une leçon de conduite d'automobile.* Thèse, Paris, 1934.

André BESSON. — *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses.* Thèse, Dijon, 1927.

Ch. BEUDANT. — *Cours de Droit civil français.* 2ème édition par Robert BEUDANT et Paul LEREBOURS-PIGEONNIÈRE, 1934.

BLAISOT. — *Commentaires du Code de la route.*

COLIN et CAPITANT. — *Cours élémentaire de Droit civil français.* 7ème édition, 1932.

DEMOGUE. — *Traité des obligations en général.*

Jacques FLOUR. — *Les rapports de commettant à préposé dans l'article* 1384 *du Code Civil.* Thèse, Caen, 1933.

René GALINIER. — *De la responsabilité qui incombe au propriétaire et au conducteur d'un véhicule.* Thèse, Montpellier, 1931.

GARDENAT et RICCI. — *De la responsabilité civile.*

René GARNIER. — *De la notion de préposé mettant en jeu la responsabilité des maîtres et commettants.* Thèse, Rennes, 1927.

IMBRECQ. — *L'automobile devant la justice.*

IMBRECQ. — *Les litiges de l'automobile.*

L. JOSSERAND. — *Cours de Droit civil positif français.* 2ème édition, 1933.

L. Josserand. — *Les transports en service intérieur et en service international (à l'exclusion des transports maritimes)*. 2eme édition, 1926.

H. Lalou. — *La responsabilité civile. Principes élémentaires et applications pratiques*. 2eme édition.

Margueron. — *Le Droit routier*.

H. et L. Mazeaud. — *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*. 2eme édition, 1934.

Perraud-Charmantier et Annet-Badel. — *Manuel pratique de l'automobile*.

Planiol et Ripert. — *Traité pratique de Droit civil français*. Tome VI, avec le concours de P. Esmein, 1930.

Sainctelette. — *De la responsabilité et de la garantie*.

E. Thaller. — *Traité élémentaire de Droit commercial*. 8eme édition par J. Percerou.

Marcel Waline. — *Manuel élémentaire de Droit administratif*. Rec. Sirey, 1936.

RECUEILS DE JURISPRUDENCE ET REVUES

ABRÉVIATIONS

Ann. dr. com. : Annales de droit commercial.

Bull. crim. : Bulletin des arrêts de la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation.

D. P. : Recueil périodique et critique de la jurisprudence générale Dalloz.

D. H. : Recueil hebdomadaire de la jurisprudence générale Dalloz.

Gaz. Pal. : Gazette du Palais.

Gaz. Trib. : Gazette des Tribunaux.

Gaz. Trib. Maroc : Gazette des Tribunaux du Maroc.

La Loi : Journal *La Loi*.

Monit. judic. Lyon : Moniteur judiciaire de Lyon.

Rec. Bordeaux : Recueil des arrêts de la Cour de Bordeaux.

Rec. Dijon : Recueil des arrêts de la Cour de Dijon.

Rec. Rouen et Caen : Recueil des arrêts des Cours de Rouen et Caen.

Rec. pér. assur. : Recueil périodique des Assurances.

Rec. somm. : Recueil des sommaires de la jurisprudence.

Rep. Commaille : Répertoire Commaille.

Rev. génér. assur. : Revue générale des Assurances terrestres.

Rev. jur. d'Alsace-Lorraine : Revue juridique d'Alsace et de Lorraine.

Rev. trim. dr. civ. : Revue trimestrielle de droit civil.

Rev. usag. route : Revue des Usagers de la Route.

S. : Recueil de jurisprudence de Sirey.

Sem. jurid. : La Semaine Juridique.

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

INTRODUCTION 7

PREMIÈRE PARTIE

De la Responsabilité Civile

TITRE PREMIER. — DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE DES ACCIDENTS SURVENUS AU COURS D'UNE LEÇON DE CONDUITE D'AUTOMOBILE 15

CHAPITRE PREMIER. — *De la responsabilité civile des accidents causés à un tiers au cours de la leçon de conduite d'automobile* 17

SECTION I. — Evolution de la Jurisprudence. — Responsabilité du fait personnel et présomption de responsabilité du moniteur en tant que commettant de l'élève 18

SECTION II. — Jurisprudence actuelle. — Responsabilité du gardien de l'automobile. — Détermination du gardien 27

§ I. — Le moniteur est propriétaire de l'automobile 34

§ II. — L'élève est propriétaire de l'automobile. 36

§ III. — Autres hypothèses. — Cas où l'automobile est la propriété d'un tiers 40

SECTION III. — Modes d'exonération du moniteur. — Recours contre l'élève. — Assurance 44

CHAPITRE II. — *De la responsabilité civile des accidents survenus à l'élève, au moniteur et à tout autre occupant du véhicule au cours de la leçon de conduite d'automobile. — De la responsabilité des accidents matériels* 59

PAGES

Section I. — De la responsabilité des accidents survenus à l'élève au cours de la leçon de conduite d'automobile 59

Section II. — De la responsabilité des accidents survenus au moniteur au cours de la leçon de conduite 74

Section III. — De la responsabilité des accidents survenus à des tiers ayant pris place dans l'automobile au cours de la leçon de conduite... 79

Section IV. — De la responsabilité des accidents matériels 81

Titre II. — De la responsabilité civile des accidents survenus au cours de l'épreuve du permis de conduire 85

Chapitre Premier. — *De la responsabilité civile des accidents causés à un tiers au cours de l'examen du permis de conduire* 89

Chapitre II. — *De la responsabilité des accidents survenus à l'examinateur et au candidat au cours de l'examen du permis de conduire*..... 99

DEUXIÈME PARTIE

De la Responsabilité Pénale

Chapitre Premier. — *De la responsabilité pénale dans le cas de leçon de conduite d'automobile*..... 107

Section I. — De la responsabilité pénale au cas de délit d'homicide ou de blessures involontaires.. 107

§ I. — De la faute pénale de l'élève et de sa faute civile aux termes des articles 1382 et 1383. C. Civ. entraînant sa responsabilité pénale et sa responsabilité civile 111

§ II. — De la faute pénale du moniteur et de sa faute civile au sens des articles 1382 et 1383. C. Civ. engageant sa responsabilité pénale et sa responsabilité civile 118

§ III. — De l'autorité au civil de la condamnation correctionnelle 121

PAGES

Section II. — De la responsabilité pénale au cas de contravention de simple police 123

Chapitre II. — *De la responsabilité pénale au cas de passation de l'examen du permis de conduire...* 131

Conclusion 139

Bibliographie 143

Recueils de jurisprudence et Revues. — Abréviations 145

IMPRIMERIE PROVINCIALE, RENNES